P.Q
Govt. P.

CAHIER 10

PLAN DE DÉVELOPPEMENT

Région-pilote:

Bas-St-Laurent,
Gaspésie et
Iles-de-la-Madeleine

UN PROJET ARDA

Chapitre VIII

LE PLAN DES ILES-DE-LA-MADELEINE

LEGISLATIVE LIBRARY
WITHDRAWN

bureau d'aménagement de l'est du québec
B.A.E.Q., 30 juin 1966

CHAPITRE 8

Le Plan des Iles-de-la-Madeleine

Cahier 10

BUREAU D'AMENAGEMENT DE L'EST DU QUEBEC, 30 JUIN 1966

TABLE GENERALE DES MATIERES

Introduction générale

Chapitre I: LES GRANDS OBJECTIFS DU PLAN

Cahier 1

Chapitre II: Objectif de modernisation des secteurs de base traditionnels
Première partie: LE SECTEUR DE LA FORET

Cahier 2

Chapitre II: Objectif de modernisation des secteurs de base traditionnels
Deuxième partie: LE SECTEUR DE L'AGRICULTURE

Cahier 3

Chapitre II: Objectif de modernisation des secteurs de base traditionnels
Troisième partie: LE SECTEUR DES PECHES

Cahier 4

Chapitre III: Objectif de création d'activités dynamiques nouvelles
Première partie: LE SECTEUR DU TOURISME

Cahier 5

Chapitre III: Objectif de création d'activités dynamiques nouvelles
Deuxième partie: LES SECTEURS DE L'INDUSTRIE ET DES MINES

Cahier 6

Chapitre IV: OBJECTIF DE VALORISATION DE LA MAIN-D'OEUVRE

Cahier 7

Chapitre V: OBJECTIF DE L'ETABLISSEMENT D'UN CADRE INSTITUTIONNEL DE PLANIFICATION ET DE PARTICIPATION

Cahier 8

Chapitre VI: L'ESPACE REGIONAL ET LES OBJECTIFS DU PLAN

Chapitre VII: L'EXECUTION DU PLAN

Cahier 9

Chapitre VIII: LE PLAN DES ILES-DE-LA-MADELEINE

Cahier 10

104-04658/

TABLE DES MATIERES

	Pages
INTRODUCTION GENERALE	1
A- LES ILES-DE-LA-MADELEINE ET LA "REGION-PLAN"	1
B- L'ELABORATION DU PLAN DE DEVELOPPEMENT DES ILES-DE-LA-MADELEINE	2
C- L'OPTION DU DEVELOPPEMENT SOCIO-ECONOMIQUE DES ILES-DE-LA-MADELEINE	5
PREMIERE PARTIE: LA PROBLEMATIQUE DU DEVELOPPEMENT DES ILES-DE-LA-MADELEINE	8
SECTION I: Les variables stratégiques du développement des Iles	8
A- POPULATION	9
B- RESSOURCES	16
C- TERRITOIRE	19
D- ORGANISATION SOCIO-ECONOMIQUE	23
CONCLUSION	27
SECTION II: Les politiques de développement des Iles-de-la-Madeleine	28
A- POLITIQUE D'EXPLOITATION INTENSIVE ET EXTENSIVE DES PECHES EN FONCTION DE LA POPULATION	28
B- POLITIQUE DE L'ETABLISSEMENT D'UNE ACTIVITE DYNAMIQUE NOUVELLE: LE TOURISME	33

C- POLITIQUE DE REORGANISATION DE L'INFRASTRUCTURE ET DES SERVICES 34

D- POLITIQUE DE CROISSANCE DES SECTEURS ECONOMIQUES COMPLEMENTAIRES 38

E- POLITIQUE DE MISE EN PLACE D'UN CADRE INSTITUTIONNEL DE PLANIFICATION ET DE PARTICIPATION ADAPTE A LA REALITE DES ILES 40

SECTION III: Les objectifs de développement des Iles-de-la-Madeleine 43

A- LES OBJECTIFS DE CROISSANCE ET DE DEVELOPPEMENT POUR L'HORIZON 1982 43

B- LES OBJECTIFS DU PREMIER PLAN 51

DEUXIEME PARTIE: LA PROGRAMMATION DU DEVELOPPEMENT AUX ILES-DE-LA-MADELEINE 70

SECTION I: Réalisation de la politique d'exploitation intensive et extensive des pêches en fonction de la population 70

PROGRAMME 1: CREATION D'UN CENTRE DE PECHE HAUTURIERE 71

PROGRAMME 2: INTENSIFICATION DE L'EFFORT DE PECHE DU PECHEUR COTIER 99

PROGRAMME 3: CONSOLIDATION ET MECANISATION DES UNITES DE PRODUCTION 121

SECTION II: Pour réaliser la politique de l'établissement d'une activité dynamique nouvelle 150

PROGRAMME 4: L'ETABLISSEMENT D'UNE ACTIVITE DYNAMIQUE NOUVELLE: LE TOURISME 150

SECTION III: Pour réaliser la politique de réorganisation de l'infrastructure et des services 171

PROGRAMME 5: LA REORGANISATION DU TRANSPORT 172

PROGRAMME 6: LA REORGANISATION DES SERVICES ET LA CONCENTRATION DE LA POPULATION 192

SECTION IV: Pour réaliser la politique de croissance des secteurs économiques complémentaires 195

PROGRAMME 7: LA CROISSANCE DES SECTEURS ECONOMIQUES COMPLEMENTAIRES 195

SECTION V: Pour réaliser les politiques de mise en place d'un cadre institutionnel adapté et l'exécution du Plan en fonction de la réalité des Iles 199

PROGRAMME 8: ETABLISSEMENT D'UN CADRE INSTITUTIONNEL DE DEVELOPPEMENT 200

CONCLUSION GENERALE 216

INTRODUCTION GENERALE

Dans l'introduction du Plan de développement du territoire-pilote, on a insisté sur la nature du mandat reçu du gouvernement par le B.A.E.Q. Le territoire couvert par ce mandat, la région-pilote d'aménagement, s'étend depuis Rivière-du-Loup jusqu'aux Iles-de-la-Madeleine.

A- LES ILES-DE-LA-MADELEINE ET LA "REGION-PLAN"

On se souviendra que les Iles-de-la-Madeleine avaient eu leur propre Esquisse du Plan. Cette attitude, le B.A.E.Q. la conserve au niveau du Plan, où les Iles-de-la-Madeleine font l'objet d'un chapitre spécifique; non pas qu'il veuille développer chez les Madelinots le sentiment qu'ils sont à part du reste du Québec et qu'ils constituent et doivent demeurer un cas d'exception. Les Madelinots sont considérés ici comme des Québécois à part entière. Cependant, la localisation géographique des Iles contribue à en faire un territoire homogène, détaché du territoire-pilote: les Iles ne peuvent pas faire partie de la "région-plan" (1). En effet, elles constituent le seul territoire vraiment maritime du Québec et les caractères de "comparabilité" et de "complémentarité" sont difficiles à établir: la population des Iles ne compte que pour 0.24% de la population du Québec et les exportations des Iles, comme leurs relations d'affaires,

---

(1) On se souviendra qu'au chapitre sur les Grands Objectifs du Plan, la région-plan a été définie comme une notion relative et comparative qui implique une perspective de complémentarité; c'est un espace structuré et polarisé; c'est un niveau d'intervention, de décision et de participation privilégié.

se font avec les Maritimes, alors que les virements sociaux viennent du Québec. Les Iles ne sont donc que très peu complémentaires à la Gaspésie. Une autre raison nous fait considérer les Iles comme un "territoire à part": c'est l'option du développement qui y est présentée de façon différente. Enfin, le développement économique n'aura pas le même rythme aux Iles que dans le reste du territoire-pilote.

B- L'ELABORATION DU PLAN DE DEVELOPPEMENT DES ILES-DE-LA-MADELEINE

Ce chapitre, sur les Iles-de-la-Madeleine, constitue un tout: les secteurs horizontaux et verticaux y seront intégrés (1). On tiendra compte de la complémentarité des secteurs verticaux (ils seront spécialement complémentaires à la pêche) sans toutefois négliger l'importance des secteurs horizontaux qui imposeront des contraintes et fixeront les limites aux programmes et projets des secteurs verticaux. Ce chapitre est la résultante d'un travail de recherche et de consultation.

---

(1) Concernant certains programmes et projets spécifiques, on réfèrera cependant à d'autres chapitres ou sections de chapitres qui font l'objet de parties antérieures de ce Plan de développement. Ainsi, par exemple, les politiques poursuivies en valorisation de la main-d'oeuvre sont contenues au Chapitre traitant de l'Objectif de Valorisation de la Main-d'Oeuvre, alors que les programmes de recherche en biologie des pêches, et l'organisation des cadres (en pêcheries) sont contenus dans le chapitre traitant de l'Objectif de modernisation des secteurs de base traditionnels, Troisième partie: Le secteur des Pêches.

1- Un travail de recherche

On a essayé, dans l'élaboration de ce travail, de définir des priorités, afin d'ajuster le développement des ressources, la structuration de l'espace et l'organisation des services en fonction des besoins d'une population donnée. Il s'est alors agi de faire des choix. Le choix prioritaire touche la population; la recherche de son mieux-être toujours accru demeure une préoccupation constante.

L'objectif global de ce chapitre sera de développer l'activité économique aux Iles de façon à assurer le plein emploi de la main-d'oeuvre totale. A ce plein emploi, s'ajouteront les progrès nécessaires de la technologie et la formation de la main-d'oeuvre, contribuant ainsi à accroître, à un rythme rapide, le revenu horaire et annuel du travailleur. La croissance réalisée sera le produit lié de trois facteurs principaux: le progrès technique (recherche), la qualification croissante des travailleurs (l'éducation) et l'accumulation de capital moderne (investissement rationnel).

- La recherche, entendue dans son sens large, soit la connaissance du milieu, de ses ressources, de ses habitants, de son organisation socio-économique et de ses relations avec l'extérieur;

- L'éducation, qui agira sur la professionnalisation du travailleur, donc sur ses qualifications, mais également sur sa mentalité et son rôle dans la société;

- L'investissement, qui est indispensable pour permettre la réorganisation du milieu et assurer la croissance.

Il faudra rechercher les investissements qui vont dans le sens de l'avenir, c'est-à-dire ceux qui appliquent des techniques avancées, et favorisent la promotion des hommes. Pour cela, il faudra mettre au point des mécanismes favorisant

l'élimination des entreprises marginales, l'indemnisation de certains des intérêts lésés, la récupération des formes productives ainsi libérées et le reclassement ou la formation de la main-d'oeuvre devenue disponible ou se présentant sur le marché du travail.

Cependant, ce n'est que dans la mesure où la population, dans toutes ses classes, prendra conscience des réalités modernes, acceptera la technique moderne que le progrès met à sa disposition, que le Plan, quel qu'il soit, pourra être réalisé. C'est un facteur d'ordre humain avant d'être un facteur d'ordre technique. La population a maintenant le premier rôle à jouer. Elle ne doit pas proposer les présentes réformes ou projets, elle doit en découvrir la nécessité.

2- Un travail de consultation

Cette population, il incombait au B.A.E.Q. de susciter sa participation à la préparation de ce Plan afin de remplir adéquatement son mandat et d'asseoir le développement économique sur des bases solides. Le B.A.E.Q. a mis en place des structures d'animation aux Iles-de-la-Madeleine comme dans toute la région-pilote. Ces structures se sont concrétisées dans les Comités locaux et le Comité de zone et furent adaptées au milieu. C'est ainsi que tous les cadres administratifs gouvernementaux, représentés sur les Iles, furent appelés à siéger au Comité de zone: étant donné l'insularité du milieu, bien des ministères, considérés comme secondaires dans la région, devenaient importants aux Iles (1).

---

(1) Qu'il suffise d'en nommer quelques-uns seulement, en soulignant l'incidence qu'ils ont sur le milieu: Transport, par suite de l'insularité du milieu; Travaux Publics, quais; Hydro-Québec, électricité au moyen de diesels; Justice, par son bureau d'enregistrement et le problème cadastral; Santé, par suite de noyaux de consanguinité; Voirie, avec la dispersion de population; Télécommunications, par radio.

Une seconde distinction à signaler sur les Iles a trait aux Comités Consultatifs Régionaux: aux Iles-de-la-Madeleine, la dernière instance de participation consultative fut le Comité de zone et et les seuls Comités Consultatifs Régionaux des Pêches et des Structures comptèrent parmi leurs membres des représentants des Iles, qui devaient toutefois rendre compte à la zone des décisions des Comités Consultatifs Régionaux sur lesquels ils siégaient: sur des sujets concernant les Iles, le Comité de zone pouvait renverser les décisions prises (1).

Pour compléter la consultation, le Comité de zone des Iles a tenu des Etats Généraux à la fin de février 1966. Pendant ces trois journées d'étude, tous les comités locaux et les organismes socio-économiques des Iles sont venus répondre aux points de consultation qui leur avaient été soumis et faire des représentations au Comité de zone.

Dans la dernière partie de ce chapitre, lorsqu'on parlera, à la fin de chaque projet, de la consultation, dans presque tous les cas, on référera aux discussions qui se sont déroulées pendant ces trois jours où on a précisé et confronté, sur l'ensemble des Iles, les positions prises localement, ou dans chaque groupement.

C- L'OPTION DU DEVELOPPEMENT SOCIO-ECONOMIQUE DES ILES-DE-LA-MADELEINE

Le développement socio-économique des Iles-de-la-Madeleine est axé sur la réorganisation du milieu: c'est la planification d'une économie, où la préoccupation première sera centrée sur le développement rationnel des ressources et sur la

---

(1) Le Comité de zone des Iles n'eut jamais à le faire.

réorganisation de l'infrastructure globale et des services afin de procurer un mieux-être accru à la population (1).

Cette croissance économique repose d'abord sur la modernisation et la rationalisation des activités de la ressource pêche, dont le taux de développement devra être adapté à la population (2).

Le tourisme, activité dynamique nouvelle, sera le complément nécessaire à la stabilisation des activités de la pêche, par les emplois qu'il créera au moment où l'effort de pêche et la productivité du pêcheur diminuent. De plus, il permettra une utilisation effective accrue de l'équipement du milieu.

Si le tourisme augmente le revenu et les semaines de travail des Madelinots, le développement de l'agriculture remplit un rôle complémentaire en contribuant à abaisser les coûts de certains biens de consommation qu'il est avantageux de produire. Seront ainsi créé quelques emplois nouveaux.

---

(1) L'option fermeture des Iles-de-la-Madeleine fut rejetée: les Iles sont en effet habitées par une population de pêcheurs qui se caractérise par sa mentalité d'insulaire. Or, nulle part au Québec, il n'existe un milieu de pêche aussi richement pourvu en ressources poisson qu'aux Iles-de-la-Madeleine. De plus, en courte période, une population maritime et de pêcheurs ne peut être transplantée dans un milieu continental et industriel sans détruire en elle ce qu'elle a de plus cher. Enfin, la somme des investissements réalisés aux Iles, et qui ne seraient pas utilisés, est considérable.

(2) Ce point représente une différence importante avec l'option retenue dans l'ensemble de la région-pilote où la modernisation des secteurs des ressources sera insuffisante à assurer le développement de ce territoire, dans une perspective de population stable et de plein emploi.

Enfin, la réorganisation de l'infrastructure existante constitue un impératif. De plus, il faudra doter le milieu d'une infrastructure nouvelle, grâce à la modernisation des transports et des services. Ces mesures susciteront un regroupement des habitations et raffermiront l'organisation des équipements et services, tout en favorisant le dynamisme des organismes socio-économiques du milieu.

Ce chapitre, qu'on pourrait appeler le Plan de développement des Iles-de-la-Madeleine, tient compte d'une population donnée: le rythme de développement des pêcheries sera fixé par le taux d'accroissement démographique et les progrès technologiques. Enfin, il sera nécessaire de maximiser les interrelations entre secteurs et à l'intérieur des secteurs afin de contribuer à une efficacité optimum de l'ensemble économique des Iles.

Dans une première partie, intitulée la Problématique du Développement aux Iles-de-la-Madeleine, nous présenterons d'abord, en Section I, les principales variables stratégiques du développement des Iles; dans la Section II, nous établirons les principales politiques poursuivies et, enfin, fixerons, dans la Section III, les objectifs du développement de longue et courte périodes. La réalisation des politiques élaborées sera facilitée par les programmes, projets et recommandations qui font l'objet de la deuxième partie. La conclusion nous permettra d'établir certaines priorités et de quantifier, dans le temps, la somme des investissements requis.

PREMIERE PARTIE

LA PROBLEMATIQUE DU DEVELOPPEMENT DES ILES-DE-LA-MADELEINE

Afin de situer la perspective du développement socio-économique des Iles, il importe d'abord de faire une brève analyse des variables importantes du milieu. L'analyse de ces variables fournira d'ailleurs la base aux politiques retenues qui permettront d'atteindre les ojbectifs poursuivis. Une attention spéciale devra être accordée aux interrelations entre ces variables afin de pouvoir interpréter de façon valable le phénomène du développement et ne pas en faire un modèle statique.

SECTION I

Les variables stratégiques du développement des Iles

Avant d'entreprendre l'analyse des politiques et objectifs poursuivis pour réaliser le développement socio-économique des Iles-de-la-Madeleine, il importe de faire le point sur les principales variables qui caractérisent le milieu.

Il ne s'agit pas de reprendre ici tout ce qui a été dit dans l'Esquisse du Plan ou ailleurs concernant chacune de ces variables (1), mais de retenir seulement ce qui est significatif pour assurer le mieux-être de la population.

---

(1) Esquisse du Plan, Les Iles-de-la-Madeleine, Cahier 9, Tomes I et II.

Les pages qui suivent ont donc pour but de nous faire découvrir chacune de ces variables, mais également de renseigner sur l'ensemble de leurs interrelations dynamiques.

A- POPULATION (1)

La population constitue la variable stratégique qu'il faut privilégier. En effet, c'est pour réaliser le mieux-être de la population que l'on cherche à optimaliser les interrelations entre les ressources et l'organisation socio-économique du territoire des Iles-de-la-Madeleine. Il importe donc de s'attarder quelque peu sur les principales caractéristiques de la population des Iles-de-la-Madeleine.

1- Démographie

Le taux de croissance de la population des Iles-de-la-Madeleine a été le plus élevé de la région-pilote au cours des deux dernières décennies, si on fait exception de Gaspé-Ouest (2), entre 1951-1961. La population des Iles, qui était de 8,940 en 1941, s'établissait à 9,999 en 1951 et atteignit les 12,479 en 1961, soit un taux annuel moyen d'augmentation de 2%: entre 1951 et 1961, ce taux moyen d'augmentation annuel est passé de 2.0 à 2.5%. Cette

---

(1) Les chiffres qui suivent sont extraits de l'Esquisse du Plan, op. cit., et de l'Annexe technique: J.-P. Plante, Inventaire de la main-d'oeuvre du territoire-pilote, B.A.E.Q., février 1966.

(2) Cette situation est attribuable à l'ouverture de la mine de Murdochville.

population est relativement jeune: 43.8% avait moins de 15 ans en 1961, comparativement à 35.5% pour l'ensemble de la province.

Le rapport de dépendance des jeunes (1) est de 0.88 aux Iles contre 0.83 dans la région et 0.60 pour l'ensemble de la province. Par contre, le rapport de dépendance globale (2) s'élève à 1.0 aux Iles alors qu'il ne dépasse pas 0.7 dans la province et se situe à 0.9 dans l'ensemble de la région.

Un des éléments les plus significatifs, concernant l'évolution de la population des Iles, réside dans le fait que, même s'il y a émigration chez les filles pour les classes d'âge situées entre 15 et 30 ans, il y a immigration par la suite; de plus, il y a immigration pour toutes les classes d'âge chez les hommes. Par suite d'une émigration plus forte chez les femmes que chez les hommes, seule la classe d'âge de 20 à 24 ans inclusivement compte presque autant de femmes que d'hommes. Dans toutes les autres classes, si on fait exception des jeunes enfants, le taux de masculinité dépasse les 117%.

Les Madelinots sont de vrais insulaires et demeurent attachés à leurs Iles. Il s'agit d'Acadiens surtout, et ils forment une population pittoresque. Selon que l'on passera d'une Ile à l'autre, on croira y retrouver tantôt le "français de France", tantôt le français du Québec, tantôt l'"acadien de Louisbourg" ou encore un mélange d'acadien et d'irlandais.

Dans toutes les localités des Iles-de-la-Madeleine, le volume de la population est à la hausse depuis le début du siècle. Cependant, la distribution procentuelle de la population démontre que le taux d'augmentation est plus élevé sur l'Ile du Cap-aux-Meules que sur toutes les autres Iles de l'Archipel.

---

(1) Population de 0-14 ans / population 15-64.

(2) Population de 0-14 ans et pop. 65 + / population 15-64.

TABLEAU 1: DISTRIBUTION PROCENTUELLE DE LA POPULATION DES ILES-DE-LA-MADELEINE, REGROUPEE PAR ILES, DE 1901 A 1961

Principales Iles	1901	1921	1941	1951	1961
Bassin (Amherst & Entry)	29.0	27.2	27.5	28.3	26.2
Cap-aux-Meules (Grindstone)	39.6	42.4	44.0	43.5	45.9
Havre-aux-Maisons (Alright)	21.3	19.3	17.4	16.8	16.2
L'Est (Loup, Est, Coffin, & Grosse-Isle)	10.0	10.8	11.1	11.2	11.6

Source: Statistiques du recensement, compilées par le B.A.E.Q., 1966

2- Scolarité

La scolarisation est faible aux Iles-de-la-Madeleine. C'est même la plus faible de la région-pilote, et cela vaut pour toutes les classes d'âge (1). Ce degré de scolarité est plus élevé

(1) A noter que l'explication à ce phénomène réside probablement dans le fait que l'individu qui atteint un niveau de scolarité élevé ne s'établit que rarement aux Iles.

chez les classes d'âge comprises entre 10 et 24 ans. Cependant, même parmi ces individus, 74.2% de ceux qui ont quitté l'école n'avaient pas dépassé le stade primaire.

3- Main-d'oeuvre

Le volume de la main-d'oeuvre croît rapidement aux Iles-de-la-Madeleine: de 2,817 en 1951, les effectifs totaux des Iles étaient évalués à 3,361 en 1961. Cependant, le taux global d'activité (1) est décroissant de 1951 à 1961, au total et chez les hommes, alors qu'il est croissant chez les femmes. Il est plus élevé aux Iles que dans la région-pilote, chez les femmes et au total, mais plus bas chez les hommes en 1951. Pour chacune des catégories cependant, il est plus bas aux Iles que dans l'ensemble de la province.

TABLEAU 2: TAUX D'ACTIVITE AUX ILES-DE-LA-MADELEINE, DANS LA REGION-PILOTE ET LA PROVINCE, EN 1951 ET 1961
(Population active (15-64 ans)/main-d'oeuvre)

	Iles		Région		Province	
	1951	1961	1951	1961	1951	1961
Hommes	91.7	78.6	93.3	75.6	93.2	83.9
Femmes	21.2	26.2	17.3	23.2	27.4	30.8
TOTAL	56.9	53.9	55.7	50.0	59.9	57.2

Source: Inventaire de la main-d'oeuvre du territoire-pilote, op. cit., B.A.E.Q.

(1) Population active (15-64)/main-d'oeuvre.

La main-d'oeuvre totale des Iles se distribue surtout dans les occupations primaires et secondaires qui regroupent 2,410 travailleurs sur 3,361; de 1951 à 1961, la main-d'oeuvre a diminué légèrement dans les industries primaires (de 1495 à 1408) et presque doublé dans les industries secondaires, passent de 523 à 1,002 en incluant les emplois de la construction.

Pour ce qui est des activités tertiaires, elles sont peu nombreuses (841 emplois sur 3,361), et sont caractérisées par une évolution lente: les emplois de ce secteur sont passés de 714, en 1951, à 841, en 1961. Si le rythme d'accroissement avait été égal à celui de la province, il se serait agi de 971 emplois en 1961.

4- Emploi

Aux Iles-de-la-Madeleine, 58.0% de la main-d'oeuvre totale tire son emploi de l'industrie de la pêche aux niveaux de la production et de la transformation. Ces emplois sont caractérisés par l'instabilité et la non-permanence. Le type de pêche qui procure le plus gros volume d'emplois, la pêche au homard, avec plus de 900 pêcheurs et 400 emplois à l'usine, n'est praticable que pendant deux mois. Le pêcheur côtier diminue considérablement son effort de pêche après le 10 juillet, qui correspond à la fin de la pêche au homard: en moyenne, les bateaux de pêche côtière ont passé, à la prise du homard, environ 40 des 44.1 jours de pêche.

L'emploi est instable dans les homarderies et les fumoirs, en plus d'être temporaire. En effet, alors que la pêche au homard ne commence que le 10 mai, le travailleur réalise, pendant les 20 derniers jours de mai, autant d'heures de travail que pendant tout le mois de juin. Dans les fumoirs, il faut cumuler des heures de travail échelonnées sur quatre mois pour obtenir l'équivalent d'un mois complet de travail.

L'emploi est beaucoup plus permanent sur les chalutiers: il peut durer de 8 à 9 mois. Cependant, la mobilité des membres d'équipage est forte: alors que 120 membres d'équipage auraient suffi à opérer la flotte hauturière des Iles en 1964, quelque 202 emplois différents furent créés. De plus, des 120 qui étaient embauchés au milieu de la saison 1964, 62 pêchaient encore en 1965 et seulement 35 exerçaient leur métier de pêcheur sur le même bateau qu'en 1964.

Les employés des usines de filetage (quelque 420), bien que leur emploi soit relativement permanent, subissent également les effets des variations dans les approvisionnements de poisson et voient fluctuer considérablement leurs heures mensuelles de travail. Ainsi, par exemple, en 1965, ils travaillèrent en moyenne 230 heures pendant le mois de juillet, contre 164 heures en octobre.

Les emplois dans la construction sont saisonniers et fonction des revenus réalisés à la pêche au homard, si on fait exception des projets gouvernementaux, souvent imprévisibles.

Somme toute, il n'y a que la main-d'oeuvre des services qui bénéficie d'emplois stables et permanents. Cependant, très peu de ces fonctions constituent des postes de responsabilité. Les travailleurs des services sont regroupés en presque totalité sur l'Ile du Cap-aux-Meules depuis plusieurs années déjà et cette concentration tend à s'accentuer avec la mise en opération de l'Ecole Secondaire Régionale, localisée à Boisville, sur l'Ile du Cap-aux-Meules.

5- Revenus

Les revenus monétaires individuels se chiffraient à $5,976,700 en 1961, pour un revenu familial de $2,717 et un revenu per capita de $478. Ce faible revenu est attribuable, d'une part, à un revenu horaire peu élevé et, d'autre part, au chômage saisonnier considérable.

Le revenu horaire moyen est de $0.90 dans l'ensemble des usines des Iles en 1965. La rémunération du travail du pêcheur côtier varie entre $1.00 et $1.31 l'heure, selon que l'on rémunère le capital ou qu'on ne prévoit qu'à son renouvellement. Sur un chalutier, chaque heure-homme de pêche permet un revenu de $1.50 (1).

La deuxième explication du bas revenu provient de la courte période d'emploi. En effet, les chalutiers, qui fixent la durée maximum de l'emploi dans les usines, n'ont jamais déchargé de poisson aux Iles avant les derniers jours d'avril (2) et ceux qui en débarquent après le 20 décembre constituent des cas d'exception. La plupart des bateaux hauturiers arrêtent de pêcher au début de novembre. Si, à cette saison écourtée par les deux bouts, on ajoute les pertes de temps, normales (débarquements, tempêtes) ou exceptionnelles (chantiers maritimes), on constate que la saison moyenne de pêche ne dépasse pas les 100 jours pour l'ensemble de la flotte. Les bateaux côtiers, pour leur part, ne pêchent pas 50 jours.

Il n'est donc pas surprenant de constater, face à de telles circonstances, que la contribution gouvernementale à la composition du revenu individuel est relativement élevée: les salaires comptent pour 57.2% du revenu individuel et le travail personnel (3) en représente 15.8%. La contribution gouvernementale à la composition du revenu individuel s'établit à 26%, soit $125 per capita. Cette somme est relativement élevée, quoique dépassée dans bien des endroits de la province.

---

(1) A noter qu'il faut 24 heures en mer pour réaliser 10 heures de pêche. Le revenu serait donc d'environ $0.65 par heure en mer (statistiques de 1964).

(2) L'année 1966 fait cependant exception à cette règle, car dès le 11 avril, les opérations dans les usines de filetage allaient rondement.

(3) Classification du Recensement du Canada, compilations spéciales.

Les allocations familiales et la sécurité de vieillesse comptent pour 50% de la contribution directe du gouvernement à la composition du revenu individuel: soit au total $406,794, en allocations familiales et $363,665 en sécurité de vieillesse, pour un total de $770,459 sur un peu plus de $1.5 million. L'assurance-chômage, l'assistance-chômage et les allocations gouvernementales constituent les autres déboursés importants (1).

B- RESSOURCES

1- La pêche (2)

La pêche constitue la ressource de base des Iles-de-la-Madeleine. Elle est la seule ressource connue qui puisse supporter une exploitation intensive et extensive.

---

(1) La contribution gouvernementale est considérable pour venir en aide aux nécessiteux, handicapés physiques, qui sont relativement plus nombreux aux Iles que dans l'ensemble de la province. Ainsi, par exemple, la population des Iles, qui ne compte que pour 0.24% de la population de la province, compte pour 0.59% des invalides et pas moins de 1.40% des aveugles nécessiteux de la province. Exprimé d'une autre manière, et à titre d'exemple, disons qu'il y a au Québec un aveugle pensionné par 1,814 habitants, alors qu'aux Iles il y en a un par 304 habitants. De plus, par suite de l'absence de formation professionnelle, plusieurs individus sont classés "inaptes à travailler de façon temporaire" bien que n'étant invalides que "par rapport au genre de travail qu'ils avaient l'habitude d'accomplir".

(2) Les statistiques citées dans ces paragraphes proviennent de compilations effectuées par le B.A.E.Q.

- Les espèces sont en quantité et valeur différentes: certaines espèces sont en quantité illimitée (hareng et maquereau); d'autres relativement abondantes (les espèces de fond); d'autres très limitées (homard) et d'autres enfin sont pratiquement inconnues (pétoncle).

Certaines de ces espèces ont une très grande valeur commerciale (homard et pétoncle), d'autres (les espèces de fond) sont des espèces courantes de valeur commerciale moyenne et, enfin, les pélagiques n'ont que très peu de valeur commerciale. Le homard subit une exploitation de plus en plus intensive, alors que l'exploitation est soutenue pour les espèces de fond et relativement très faible pour les pélagiques.

- L'effort de pêche n'est pas optimum: les bateaux côtiers n'ont réalisé en moyenne que 44.1 jours de pêche en 1965, alors que les chalutiers ne dépassaient pas les 102 jours moyens de pêche en 1963 et 1964. De plus, l'effort de pêche n'est pas soutenu: des 23,650 sorties réalisées par les côtiers en 1965, 21,000 furent effectuées avant le 10 juillet, pour 88.9% des sorties de l'année. Chez les hauturiers, plus de la moitié des chalutiers ont cessé de pêcher entre le 20 et le 30 octobre en 1965, et il ne semble pas que ce soit une année d'exception. En effet, en 1964, sur 29 chalutiers, 18 terminaient leur saison de pêche avant le 31 octobre (1).

- L'équipement est sous-utilisé après le 10 juillet: les bateaux côtiers ne réalisent en moyenne que 4.1 jours de pêche après le 10 juillet. Cette sous-utilisation des équipements de pêche est d'abord causée par l'impossibilité où se trouvent les pêcheurs à poursuivre l'exploitation du homard. Le manque de connaissances et d'expérimentation au sujet de certaines espèces (pétoncle et homard

---

(1) Il faut cependant souligner que 4 de ces 18 chalutiers étaient au chantier maritime en octobre.

d'Anticosti), la faible valeur commerciale et les faiblesses de la mise en marché du maquereau, la faible productivité dans l'exploitation des espèces de fond et les frais élevés d'équipement pour réaliser des pêches polyvalentes constituent les autres handicaps les plus sérieux à une exploitation plus intensive de la ressource pêche.

- Les effectifs embauchés dans le secondaire sont décroissants et l'équipement sous-utilisé: le niveau d'emploi dans les usines est directement fonction, au jour le jour, des prises débarquées. En effet, les débarquements doivent être transformés le plus rapidement possible, dans la situation actuelle. De plus, nous avons vu que l'effort de pêche était très décroissant à partir de juillet.

- Néanmoins, la pêche constitue la seule ressource qui puisse supporter une exploitation intensive et extensive: elle est la source d'emploi de 58% de la main-d'oeuvre des Iles aux primaire et secondaire. En 1965, les pêcheurs des Iles réalisèrent 64,955 jours-hommes de pêche, pour une valeur au débarquement de $3.0 millions et des revenus nets de près de $1.5 million. Les débarquements contribuèrent à des revenus bruts moyens de $46 par jour-homme de pêche et des revenus nets de plus de $22 par jour-homme. Les prises totales, qui dépassaient le 73.7 millions de livres, permirent près de $5.0 millions de valeur de production. Pour réaliser cette production, il fallut 965,801 heures-hommes de travail dans les usines et des salaires de production de $870,000.

2- Tourisme

Le tourisme est quasi inexistant aux Iles-de-la-Madeleine, bien que les attraits naturels du milieu soient considérables (1), par suite des

---

(1) Le lecteur en trouvera l'énumération aux pages 151 à 157 de l'Esquisse du Plan, Les Iles-de-la-Madeleine, Cahier 9, Tome 2.

facteurs limitatifs que constituent le transport, l'équipement et la publicité: les déficiences du système de transport maritime et l'insuffisance du transport aérien n'ont plus à être démontrées; il n'y a sur les Iles aucune structure d'accueil pour les touristes et on n'y trouve aucun hôtel ou restaurant convenable; dans toutes les Iles, on ne compte que quelque 48 unités de chambres à la disposition des touristes et voyageurs; localement, il n'existe aucun service de location d'automobile et aucun service de transport en commun; on ne compte aucun terrain de camping organisé, ni attraction; enfin, la publicité est inexistante.

3- Agriculture

Avec l'évolution qu'ont connue les pêcheries des Iles depuis la dernière guerre mondiale, l'agriculture familiale n'a cessé de décroître d'année en année. Aucune ferme commerciale ne s'est implantée aux Iles, de sorte que les importations de denrées alimentaires n'ont cessé de croître, si bien qu'en 1963, les Madelinots ont importé pour près de $900,000 de viande, oeufs, lait, beurre et légumes froids, tels les patates, carottes, choux de toutes sortes, navets, etc. Il y a aux Iles plus de 13,000 acres de sols agricoles. Cependant, les terres sont extrêmement morcelées et la confusion règne dans les titres de propriété. De plus, les Madelinots ont un attachement sentimental pour leurs terres, qu'ils ne destinent à aucune exploitation agricole. Par tradition familiale, ils ne sont aucunement enclins à cultiver, de sorte que les handicaps au développement de l'agriculture y sont sérieux.

C- TERRITOIRE

Dans la variable territoire, en plus de la localisation géographique de l'Archipel, de son milieu physique et de l'occupation de son sol, on

traitera de la dimension transport, qui prend une importance capitale étant donné l'insularité du milieu.

- L'Archipel madelinien est localisé au milieu du Golfe St-Laurent: situé à quelque 160 milles de Gaspé, 115 milles de Port-aux-Basques (Terre-Neuve), 75 milles de Souris (Ile-du-Prince-Edouard) et 55 milles de Chéticamp (Cap Breton), il constitue un poste d'avant-garde pour le Québec et lui vaut plus des deux-tiers du sous-sol du Golfe St-Laurent.

Le milieu physique des Iles-de-la-Madeleine est très contrastant: c'est d'abord 80 milles de côtes, couvertes de 10,000 acres de sable blanc et fin; émergeant d'un plateau sous-marin beaucoup plus vaste, on y trouve des "dômes volcaniques, des masses de gypse et les entonnoirs résultant de leur dissolution et abritant une végétation particulière; des prairies d'un vert inoubliable, une forêt rabougrie (par le vent) aux formes mystérieuses, un paysage de dunes et sa végétation unique au Québec" (1).

Depuis le début de leur occupation, les Iles-de-la-Madeleine furent plusieurs fois concédées, soit aux fins de pêche, soit aux fins d'y établir une colonie permanente. Entre 1653 et le milieu du vingtième siècle, elles changèrent de possesseurs plus de dix fois et presque jamais on ne s'est préoccupé des dons antérieurement consentis, ce qui n'est pas de nature à atténuer le problème des titres individuels. Qu'il suffise de nommer les Denis, Doublet, Gauthier, St-Pierre, Harenedé, Pascaud, Coffin et Leslie, et de souligner que ce n'est qu'en 1958 que le gouvernement du Québec racheta les derniers droits aux rentes, au prix de $75,000, sans toutefois tirer au clair les titres individuels, et nous aurons déjà une bonne partie de l'explication à l'éparpillement de la population.

---

(1) M.M. Grandtner, La végétation naturelle des Iles-de-la-Madeleine, B.A.E.Q., 1965, p. 62.

Avec le système de troc en vigueur jusque vers les années 1945, et les droits de rente qu'il dût, dans certains cas, payer même après 1950, le Madelinot se voyait fixer son lopin de terre et devait le morceler pour y établir ses fils. Il n'avait pas le capital qui lui aurait permis d'acheter le terrain désiré. De plus, il ne sentait pas le besoin de l'agglomération: un coin de terre pour produire la viande, lait, oeufs et légumes dont il avait besoin pour sa famille et un sentier qui lui permettait de rejoindre "la mer", et il ne lui en fallait pas plus.

- Par suite des problèmes créés par l'insularité des Iles, le transport est considéré ici comme un des éléments importants de la variable territoire. Les déficiences du transport constituent une contrainte au développement des Iles-de-la-Madeleine.

Le transport maritime

Le traversier actuel, responsable du service de transport automobile et passager, n'est plus adapté aux besoins modernes de trafic. Le North Gaspé demeure un bateau convenable pour opérer un service de cargo, mais ne répond plus aux nouvelles exigences du transport maritime automobile et passager: son type et sa capacité "automobile et passager" constituent deux handicaps plus sérieux que son âge (quelque 30 ans). La saison de navigation est limitée à 8 mois: du 15-16 avril au 14-15 décembre. Le North Gaspé ne peut transporter plus de 64 automobiles (voyages simples) par semaine: capacité maximum, 16 automobiles et 4 voyages; les méthodes de chargement et déchargement sont rudimentaires (le palan); les tarifs sont trop élevés (automobiles jusqu'à $22.00; passagers $8.00 et $10.00; cabines $4.00 et $5.00 par personne); les horaires

sont difficiles à déchiffrer (1); les ports fréquentés sont au nombre de six: trois à l'extérieur des Iles et trois sur les Iles. Lorsqu'il effectue quatre voyages par semaine, les points de départ et d'arrivée varient (2).

Le transport aérien

Le service aérien actuel est impuissant à transporter rapidement, vers les centres du Québec autres que Montréal, les passagers en provenance des Iles. La situation est pire encore pour entrer aux Iles que pour en sortir, car il faut alors demeurer en transit une nuit à Moncton ou Charlottetown. Pourtant, plus de 75% des passagers qui utilisent le service E.P.A.(3) proviennent ou vont en direction du Québec. En plus de l'absence de correspondance rapide, il faut également souligner la nécessité où se trouve le passager de faire plusieurs escales avant de parvenir à destination. Les lacunes du service postal

---

(1) Deux voyages par semaine du 18 avril au 8 mai et du 3 octobre au 3 décembre; trois voyages par semaine du 9 mai au 26 juin et du 29 août au 2 octobre; quatre voyages par semaine du 27 juin au 28 août et quatre voyages en décembre, les 5, 7, 12 et 14. Les centres fréquentés peuvent, dans une semaine de trois voyages être présentés ainsi: départ de Pictou le lundi pour Havre-Aubert via Souris; de là à Cap-aux-Meules et Souris le mardi et retour à Havre-Aubert le mercredi; va à Cap-aux-Meules et retourne à Charlottetown; le jeudi, de Charlottetown à Havre-Aubert, via Souris, si nécessaire, et ensuite à Cap-aux-Meules, Grande-Entrée, et retour à Cap-aux-Meules avant de se diriger vers Pictou le samedi, pour la fin de semaine, via Souris (1966).

(2) Pictou, Souris, Havre-Aubert, Cap-aux-Meules, Souris; Souris, Cap-aux-Meules, Charlottetown; Charlottetown, Havre-Aubert, Cap-aux-Meules, Souris; Souris, Cap-aux-Meules, Souris, Pictou.

(3) Eastern Provincial Airways.

des Iles-de-la-Madeleine sont considérables. Le courrier, qui entre aux Iles par avion depuis Charlottetown, subit souvent de longs retards, étant demeuré en transit à Moncton ou Charlottetown, par suite du transbordement de T.C.A. à E.P.A. ou du train à l'avion, et à cause du tri à Charlottetown.

D- ORGANISATION SOCIO-ECONOMIQUE

Dans l'organisation socio-économique, notre préoccupation sera centrée sur le problème de coordination à tous les niveaux et l'absence de participation de la population aux décisions.

Les centres de décision sont dispersés et éloignés

Les Iles-de-la-Madeleine relèvent d'une multitude de districts administratifs et non d'une seule métropole administrative (1). De plus, les services administratifs ont très peu d'autonomie. La tâche d'un administrateur local, qui ne jouit pas d'une grande responsabilité ou autorité, est rendue difficile, par suite du fait que tous les gens se connaissent (sont voisins ou parents) et qu'"on est très critique envers les siens", alors qu'en même temps, on fait tout pour les protéger. Dans le but

---

(1) Du point de vue Pêcheries (fédéral et provincial), Education et Voirie, elles relèvent directement de Québec; Travaux Publics (fédéral), de Rimouski; Placement, Assurance-chômage, Transports et Communications (fédéral) de Moncton; les Postes relèvent de Charlottetown, qui détient également certaines décisions du point de vue des Transports et Communications (fédéral); le Bien-Etre Social relève de Gaspé, etc.

de minimiser cette situation, le gouvernement réduit les responsabilités ou fonctions de ses employés aux Iles. Pour une fonction donnée, on est alors porté à être moins exigeant sur la formation et ainsi on accentue le problème. Aussi, jamais on ne s'est préoccupé de tenir des réunions officielles qui auraient groupé les employés des divers services, dans le but de discuter des problèmes respectifs et de la nécessité d'échange et d'interrelations.

Le fonctionnement de l'économie du milieu est entre les mains d'intérêts extérieurs ou étrangers ou d'organismes locaux, trop souvent inefficaces. Les compagnies de transport aérien sont de Terre-Neuve (E.P.A. opérant de Moncton) et Gaspé (Air Gaspé). Le traversier, opérant des Maritimes, est propriété de la Clarke Steamship (Montréal). La ressource de base, la pêche, est exploitée presque entièrement par des sociétés étrangères: Gorton Pew, Grindstone Fisheries et Canapro Ltd sont des firmes américaines et Maritime Packers, une filiale de National Sea Products, une firme des Maritimes, et par des entreprises coopératives locales, dont l'efficacité est réduite par suite de la multiplication et de la dispersion des administrations et la multiplication des unités de production; la participation est souvent inexistante (1). De plus, les secteurs de la production et de la consommation ne sont pas séparés. Quelques firmes locales, à gestion privée, opèrent également aux Iles, mais, pour la plupart, dans la production du "bloaters", production d'une rentabilité douteuse. Cependant, le syndicalisme vient de prendre naissance dans les usines de filetage, et les capitaines de chalutiers, membres de l'Association des Pêcheurs Hauturiers, constituent le groupe le plus dynamique du milieu.

---

(1) C'est ainsi que l'usine de filetage de la Coopérative Centrale est approvisionnée en poisson par des chalutiers dont les capitaines et membres d'équipage ne sont membres d'aucune coopérative.

Les investissements sont souvent irrationnels

Cette forte absence de coordination et de centres de décision efficaces conduit à des investissements souvent irrationnels.

C'est ainsi que la population des Iles, environ 13,000 habitants, est dispersée sur quelque 124 milles de route, dont près de 40 ne sont à peu près pas utilisés: il s'agit de chemins pointant vers l'intérieur, où la circulation est diffuse et négligeable. La situation du réseau routier peut s'illustrer ainsi: chaque mille de chemin amélioré (1) dans l'Archipel dessert le tiers de moins de population que dans le reste du Québec, la moitié moins d'acres de superficie et deux fois moins de véhicules-moteurs.

Les finances municipales sont dans un piètre état et il est impossible à ces dernières, dans les conditions actuelles, de prendre charge de l'organisation de services publics. En 1960, la taxe foncière municipale s'élevait à $20,142, rapportant $1.62 per capita; elle représentait environ 10% des revenus totaux des municipalités, qui s'élevaient à $194,600. En 1965, elle atteignit les $47,500, mais ne comptait plus alors que pour 5.4% des revenus des municipalités, bien qu'elle soit passée à environ $3.50 per capita. Les revenus de la taxe foncière ($47,500) et de la taxe de vente ($45,300) ne couvraient que 88.4% des frais d'administration (2) et du service de la dette (emprunts à court et long termes). Les frais d'administration des neuf municipalités des Iles représentent, à eux seuls, plus de 58% de la taxe foncière. En dehors de Cap-aux-Meules, les municipalités ne dispensent

---

(1) Equivalent d'un chemin de rang.

(2) C'est-à-dire le salaire et les dépenses du secrétaire-trésorier.

aucun service d'utilité publique: pour l'ensemble des Iles, la protection publique représente moins de 1% des dépenses municipales, et les services récréatifs 0.1%; de plus, il s'agit des seuls services fournis, à part le service d'aqueduc et d'égout de Cap-aux-Meules, qui a coûté près d'un million de dollars pour ne desservir qu'une population de 1,000 habitants. Les limites municipales étant un frein à l'expansion de ce service, que pourtant bien des contribuables de Gros-Cap, Lavernière, Grand-Ruisseau et même La Pointe désireraient, la population de Cap-aux-Meules ne suffira même pas à payer les frais d'entretien, de réparation et le service de la dette (1).

On maintient en opération neuf commissions scolaires locales, alors que la Régionale est responsable de l'ensemble de la planification scolaire et dispense elle-même tout l'enseignement depuis le début du secondaire. La Régionale, tant par l'élaboration des programmes que par les projections de l'évolution de l'enseignement, assume les fonctions antérieurement confiées aux locales, de sorte que la majorité des dépenses de ces dernières sont attribuables à la collection des taxes: 44% de la taxe foncière sert à payer les frais d'administration des locales.

Il est permis de douter de la rationalité des décisions et des investissements qui découlent de ces décisions lorsqu'une population de 7,750 habitants, dispersée dans un rayon de six milles, projette de construire trois nouvelles églises pour des dépenses atteignant un million de dollars. Ce même territoire est divisé en quatre paroisses ecclésiastiques où on compte actuellement trois églises, parfaitement utilisables.

---

(1) Le problème de l'organisation municipale aux Iles n'est pas tellement différent de celui de la plupart des municipalités de la région-pilote. Il faut consulter, pour plus de détails, le chapitre sur l'Objectif de l'établissement d'un cadre institutionnel de planification et de participation.

On maintient en opération un grand nombre d'installations portuaires (dont plusieurs sont inadéquates): au total quelque 30 quais et plans inclinés. L'utilisation effective de ces installations portuaires est très variable et les frais d'aménagement ou d'entretien ne sont pas toujours faits en fonction du volume ou des valeurs débarqués (1).

CONCLUSION

L'insularité du milieu ajoute une dimension importante à la variable territoire et contribue à augmenter la dépendance des Madelinots envers le gouvernement, à qui revient la responsabilité des transports.

La population, caractérisée par son attachement au milieu marin que constituent les Iles, croît rapidement: le taux de fécondité est élevé et les migrations nettes sont positives, même si l'emploi est instable et temporaire et les revenus nets relativement bas. Les revenus bruts sont assez élevés. Cependant, les frais d'exploitation de la ressource pêche, ressource de base, sont considérables et le coût de la vie élevé.

L'organisation socio-économique n'est pas rationnelle: les centres de décision sont étrangers au milieu, les services sont mal structurés et les investissements non planifiés.

---

(1) Cf. Esquisse du Plan, Les Iles-de-la-Madeleine, Cahier 9, Tome 2, Tableau VI, en Appendice: Utilisation des installations portuaires des Iles-de-la-Madeleine en 1965. Nombre de bateaux, somme des sorties et valeur des prises par point de débarquement.

SECTION II

Les politiques de développement des Iles-de-la-Madeleine

Cette section, sur les politiques de développement, présente une réponse globale et succincte aux problèmes mentionnés à l'analyse des variables stratégiques, ou mieux, le type de changement structurel nécessaire à la croissance des Iles.

Cinq politiques générales seront abordées dans la présente section: l'exploitation intensive et extensive des pêches en fonction de la population, l'établissement d'une activité dynamique nouvelle, la réorganisation de l'infrastructure et des services, la croissance de secteurs économiques complémentaires, et à la mise en place d'un cadre institutionnel de développement adapté à la réalité des Iles et favorisant l'exécution du Plan.

Le lecteur voudra bien référer au chapitre qui traite de l'Objectif de Valorisation de la Main-d'Oeuvre pour compléter la présentation des politiques générales poursuivies. Par contre, plusieurs politiques sectorielles ou encore particulières ne sont pas présentées ici, mais seront mises de l'avant dans l'élaboration des objectifs ou encore des programmes. D'autres politiques, enfin, applicables aux Iles, sont contenues dans différents chapitres de ce Plan de développement, spécialement celui du secteur de la pêche.

A- POLITIQUE D'EXPLOITATION INTENSIVE ET EXTENSIVE DES PECHES EN FONCTION DE LA POPULATION

L'analyse des variables stratégiques et l'Esquisse du Plan (1) ont démontré jusqu'à quel

---

(1) Esquisse du Plan, Iles-de-la-Madeleine, op.cit.

point la vie économique actuelle des Iles est centrée sur la pêche, et ont contribué à en faire ressortir les lacunes. Considérant que le développement des Iles doit s'axer sur la modernisation des pêches et la réorganisation des services, nous misons d'abord sur une politique d'exploitation intensive et extensive des pêches en fonction de la population. En effet, la pêche constitue la seule ressource connue qui peut supporter une telle exploitation: la ressource pêche est illimitée lorsque analysée en termes des Iles.

La pêche est et demeurera responsable de la grande majorité de l'embauche aux niveaux primaire et secondaire. De plus, les pêcheries des Iles-de-la-Madeleine devront s'organiser en fonction d'une population donnée. Leur développement devra être rationnel et fonctionnel: le degré d'exploitation de la ressource pêche et le volume des espèces capturées, seront fonction des effectifs disponibles à la pêche (primaire), en tenant compte du travail fourni au niveau de la transformation (secondaire) et du volume de l'embauche qu'il aura fallu maintenir dans l'ensemble du secteur des services (tertiaire); le tout, pour assurer le plein emploi (1) de la main-d'oeuvre totale des Iles.

Or, les études complétées dans le secteur des pêcheries des Iles-de-la-Madeleine ont permis de constater que le homard constitue l'espèce la plus importante pour l'ensemble des pêcheurs côtiers et leur principale source de revenus. Par contre, au niveau secondaire, l'avenir de la majorité des employés d'usine est étroitement relié à la transformation du poisson dans les usines de filetage.

---

(1) Il s'agit d'un plein emploi relatif. En effet, les activités de la pêche seront limitées à quelque 40 semaines; de plus, certains emplois auront un caractère très saisonnier (emplois procurés par les activités touristiques). Le plein emploi, sur une période de 38 semaines, semble un objectif valable.

En effet, la majorité des pêcheurs côtiers des Iles-de-la-Madeleine s'adonnent à l'exploitation intensive du homard (entre 900 et 950 pêcheurs); le nombre des pêcheurs hauturiers est relativement faible (quelque 150 en 1965). De plus, l'emploi, dans les usines de transformation, est très instable et peu rémunérateur: quelque 400 travailleurs ne sont embauchés que pendant deux mois dans les homarderies; plus de 230 employés ne réalisent, dans les fumoirs, que l'équivalent d'un mois de travail, pour un emploi instable et temporaire qui s'échelonne sur cinq mois. Dans les usines de poisson frais et congelé, l'emploi est plus stable et plus durable, de sorte que 410 employés obtiennent en moyenne plus de $1,300, pour quelque 30-31 semaines de travail.

Etant donné que, parmi les espèces du Golfe St-Laurent, et plus spécialement celles qu'on retrouve autour des Iles:

- certaines sont en quantité quasi-illimitée (hareng, maquereau); d'autres, très limitées (homard); d'autres, en quantité inconnue (pétoncle, crabe-araignée, buccin, bigorneau et herbes marines), et d'autres enfin, relativement abondantes (morue, sébaste);

- que ces mêmes espèces sont de valeurs variables: certaines ont une grande valeur commerciale (homard, pétoncle, crabe-araignée); d'autres, une valeur commerciale moyenne (morue, sébaste); d'autres, une très faible valeur commerciale (hareng, maquereau) et que pour d'autres, les possibilités de marché sont inconnues (buccin, bigorneau, palourde);

- et que les Iles peuvent accroître leur part des prises globales du Golfe St-Laurent, prises qui sont à peu près stables en espèces de fond, étendre leur exploitation à la pêche hors du Golfe (morue, aiglefin, merlan, plie) et entreprendre l'exploitation possible de fonds inexploités jusqu'à date (homard d'Anticosti),

la politique du développement de la pêche aux Iles-de-la-Madeleine se présente de la façon suivante.

1- Le volume des pêcheurs côtiers est limité au nombre de pêcheurs de homard (1)

Le nombre total de bateaux côtiers devra donc être fixé à moins de 500. Il est de plus à prévoir qu'il diminuera considérablement d'ici 1982. Après la pêche au homard, certaines embarcations seront utilisées, soit à la pêche aux pétoncles (2), soit à l'exploitation du homard de l'Ile d'Anticosti (3). D'autres embarcations côtières devront exploiter les espèces de fond. Pour intensifier l'effort de pêche du côtier, il sera nécessaire d'accorder une prime graduée sur les prises d'espèces de fond réalisées après le 1er juillet. Cette prime devrait constituer une incitation à la persévérance en mer pour les pêcheurs côtiers qui ne sont pas équipés pour réaliser des pêches plus lucratives réclamant de forts investissements. D'autres embarcations enfin, préférablement équipées de seines, pourront exploiter le maquereau. La productivité du pêcheur qui réalisera cette pêche devra être très forte, car l'espèce sera de faible valeur commerciale lorsque utilisée pour la farine et l'huile, les marchés limités pour le salé et la concurrence difficile à affronter dans la conserve.

Cette tentative de redistribution des effectifs de la pêche côtière, après la pêche au homard, ne permettra pas l'utilisation de tous les bateaux côtiers. Il sera nécessaire d'entreprendre et compléter, dans le plus bref délai possible, des études concernant les stocks et la mise en marché

---

(1) Quelques embarcations pourront n'être utilisées que pour faire la pêche au hareng.

(2) Il s'agit d'embarcations d'au moins 35 pieds.

(3) Ces deux dernières recommandations sont toutefois conditionnées par les stocks des espèces mentionnées.

d'espèces telles les bigorneaux et les herbes marines. Certains bateaux côtiers, enfin, non affectés à l'exploitation d'espèces commerciales après le 1er juillet, pourront être utilisés pour des excursions de pêche touristique et certains pêcheurs-propriétaires, ou associés, pourront trouver embauche à terre, après le 10 juillet, sur des projets de voirie, de construction ou autres.

2- Les interventions, dans la pêche côtière, modifieront très peu le volume de l'emploi au secondaire

Les pêcheurs de homard ne prendront jamais plus qu'environ 3,000,000 livres de homard et le pourcentage des débarquements, expédié vivant ou "en coquille", s'accroîtra continuellement; les débarquements de pétoncles ne dépasseront peut-être jamais les 500,000 à 700,000 livres, en provenance des captures des bateaux côtiers, car l'espèce semble limitée; le homard pris à l'Ile d'Anticosti sera certainement en quantité très inférieure à celui capturé aux Iles; les prises d'espèces de fond, bien qu'elles puissent atteindre un volume assez considérable, ne modifieront pas beaucoup l'embauche au secondaire; le maquereau débarqué ira à la farine de poisson, où la productivité du travail est excessivement élevée. Le volume qui servira à la préparation des filets salés sera limité par les possibilités restreintes d'écoulement du produit.

3- Nécessité de consolider les unités de production, créer un centre de pêche, intensifier et moderniser la flotte de pêche

Il y aura d'abord avantage à consolider les unités de production le plus possible afin de minimiser le nombre des emplois temporaires, permettre une meilleure stabilisation dans les usines qu'on maintiendra en opération, accroître leur degré

d'utilisation et de rentabilité, etc. De plus, par la modernisation et le développement de l'exploitation et de la transformation des espèces de fond, et la création d'un centre de pêche, on maximisera les chances de rentabilité et maintiendra le taux d'activité dans les pêcheries. Il sera nécessaire d'ajuster le développement de la pêche hauturière et de la grande pêche en fonction du nombre de travailleurs disponibles. La flotte hauturière sera modernisée; de nouveaux bateaux, de plus fort tonnage, seront construits pour opérer hors du Golfe St-Laurent afin d'ajuster les débarquements à l'offre de travail. Au total, 2,400 emplois devront être procurés dans les pêcheries.

B- POLITIQUE DE L'ETABLISSEMENT D'UNE ACTIVITE DYNAMIQUE NOUVELLE: LE TOURISME

Dans la politique qui précède, on a souligné que le secteur des pêches sera responsable de la grande majorité des activités du primaire et du secondaire. De plus, il apparaît évident, du moins en courte période, qu'il sera difficile d'assurer une stabilisation complète de l'emploi et une utilisation optimum constante des équipements en place. En effet, étant donné d'une part les difficultés de stabiliser les approvisionnements, desquels sont directement fonction les revenus des pêcheurs, les revenus et l'emploi des travailleurs d'usine; étant donné d'autre part, l'impossibilité d'exploiter plus intensément le homard et l'absence de pêche complémentaire parfaitement satisfaisante, l'activité est à son maximum en mai et juin dans les pêcheries et nombre de pêcheurs et d'employés d'usine sont sans travail régulier à la fin de la saison de pêche au homard. De plus, l'utilisation effective des services de transport varie considérablement d'une période à l'autre: ainsi, par exemple, la presque totalité de la marchandise transportée par le traversier lui parvient le printemps et l'automne, de sorte que pour accroître son utilisation effective pendant les mois d'été, il doit compter sur le transport d'automobiles et passagers.

Or, le développement touristique apparaît la solution à ce problème d'instabilité de l'emploi dans le secteur des pêcheries à compter de juillet et l'élément susceptible de permettre une utilisation plus complète des équipements et des services de transport pendant la période chaude de l'été. De plus, grâce à la venue de touristes aux Iles-de-la-Madeleine et au développement de cette industrie, les Madelinots pourront bénéficier de services d'utilité publique qu'ils seraient financièrement incapables de supporter seuls, mais dont le financement par le gouvernement est ainsi légitimé, l'apport touristique aidant à en défrayer les coûts d'implantation.

Le tourisme, qui apparaît nécessaire pour compléter l'utilisation de l'équipement du milieu, n'est pas moins important comme source additionnelle de revenus pour la population. En effet, il constitue une entrée de capital qui vient s'ajouter aux revenus que permettent les activités locales, au moment où se dessine une sous-utilisation du capital, de l'équipement et des services. Son développement, aux Iles-de-la-Madeleine, sera donc essentiellement lié à la mise sur pied d'une structure qui sera responsable de sa valorisation en fonction des ressources du milieu et des besoins des touristes.

C- POLITIQUE DE REORGANISATION DE L'INFRASTRUCTURE ET DES SERVICES

Différentes caractéristiques spécifiques du milieu, dont l'insularité et l'exiguïté, l'absence de centre convenable de services et d'équipement et la dispersion de la population, nous amènent à analyser en trois parties distinctes et complémentaires, la politique générale qui fait l'objet du présent point: la réorganisation des transports, la mise en place de services et équipements adaptés et la concentration de la population.

1- La réorganisation des transports

Etant donné l'insularité du milieu, il sera d'abord nécessaire de réorganiser les transports et les rendre fonctionnels pour minimiser les coûts qui sont imputables à l'éloignement: ils devront être réorganisés en tenant compte de la demande de trafic et des perspectives de son évolution, des mouvements de la population qui emprunte les transports avec l'extérieur, de la mentalité de la population; de ses besoins d'approvisionnements et de ses relations d'affaires, de la distribution de la population locale et de la fréquentation des artères qui composent le réseau routier des Iles.

L'accessibilité au continent devra donc être facilitée tant par mer que par air: de plus, l'infrastructure routière devra être ajustée en fonction du centre de développement de la pêche et de la tendance à la concentration de la population.

Transport maritime

Le milieu français et l'appartenance politique et religieuse des Iles à la Province de Québec apparaissent, au point de départ, des conditions satisfaisantes pour que l'opération d'un traversier fonctionnel se fasse avec un centre du Québec. Il est évident, de plus, que l'insuffisance économique des Iles est comblée, en grande partie, par les virements sociaux du Québec.

Or, nous nous refusons à réclamer un service avec le Québec, pour deux raisons principales: la première concerne la situation géographique des Iles-de-la-Madeleine, qui les place à 77 milles de Souris (milles marins), alors qu'elles sont à 157 milles de Chandler, en Gaspésie ; la deuxième concerne les relations d'affaires ou relations economiques des Iles: les Iles-de-la-Madeleine, étant un centre de pêche, ont toujours entretenu des relations d'affaires très soutenues avec les provinces

maritimes. Leurs produits de la pêche sont écoulés, en grande partie, sur les marchés de l'Est des Etats-Unis, via les Maritimes. Les compagnies qui les alimentent en agrès de pêche se localisent, pour la plupart, soit dans les Maritimes, soit dans la région de Boston. Deux autres raisons, secondaires toutefois, nous font également choisir Souris, sur l'Ile du Prince-Edouard: la première provient du fait que Chandler en Gaspésie, qui pourra être l'éventuel centre que fréquentera plus tard le traversier des Iles, n'est actuellement pas plus satisfaisant, comme centre, que Souris (il n'est ni un centre de pêche, ni un centre de services et équipements convenables) et, comme nous l'avons vu, se localise au double de la distance de Souris, la deuxième a trait à la mentalité des Madelinots: la population des Iles, avant d'être québécoise et maritime et avant d'être canadienne-française, est acadienne. Ce transport maritime avec l'Ile-du-Prince-Edouard devra cependant être complété par un transport amélioré avec le Québec. Il s'agira d'un cargo-passagers.

Transport aérien

Du côté du transport aérien, il sera avantageux de relier les Iles aux principaux centres du Québec, via Mont-Joli directement, ou encore en passant par New-Richmond ou Bonaventure, selon la localisation d'un aéroport sous-régional. Les Iles auront avantage à être reliées au Québec via un centre de la Gaspésie ou du Bas-St-Laurent, chaque fois que le service proposé permettra d'atteindre plus rapidement Québec et Montréal, présentera des tarifs comparables et offrira un meilleur service postal. L'importance de ce service, du côté du Québec, sera soulignée plus en détail dans la politique de déconcentration dans la Section V de la deuxième partie.

Réseau routier

S'il est nécessaire de moderniser le transport maritime et aérien qui relie les Iles au continent, il n'est pas moins important de rendre fonctionnel le réseau routier des Iles: ce dernier devra

être aménagé en fonction du développement des pêcheries, de la concentration de la population, des équipements et des services.

2- La réorganisation des services et équipements socio-économiques

Les conditions du développement économique, social et humain des Iles-de-la-Madeleine seront fonction de l'infrastructure du territoire: les services et équipements devront être centralisés pour répondre aux besoins du développement de la pêche et tenir compte de la distribution de la population; le développement de la pêche hauturière et de la grande pêche se fera autour d'un centre déterminé qui polarisera la plupart des services, et l'utilisation effective des équipements d'infrastructure ne sera optimum que s'ils sont concentrés à proximité des industries, dans la zone des services.

En plus de doter les Iles d'équipements adéquats et de les concentrer, il sera nécessaire d'ajouter certains services ou équipements additionnels de nature à compenser pour l'insularité du milieu (1). L'ensemble des services publics et administratifs devra être réorganisé en fonction des besoins du développement.

---

(1) Ainsi, par exemple, le traversier moderne dont il a été fait mention ne devra fréquenter qu'un seul point d'attache aux Iles. Afin que les populations éloignées ne soient pas doublement taxées, un service de cueillette et de livraison de marchandises devra être mis à leur disposition; ce même traversier pourra accorder des tarifs préférentiels pour certains types de marchandises, etc.

3- La concentration de la population

La population des Iles-de-la-Madeleine est très dispersée, de sorte qu'il est difficile d'organiser ou de maintenir des services publics adéquats. Le Madelinot, insulaire, est de nature indépendante; il aime vivre où bon lui semble et déplore ensuite le fait que le milieu soit si mal organisé et que les services coûtent si cher.

Or, étant donné que près de 50% de la population totale des Iles habite déjà l'Ile du Cap-aux-Meules, que l'école secondaire régionale y est construite ainsi que l'hôpital et la plupart des services communautaires, sociaux ou commerciaux, que le complexe hôtelier y sera aménagé, ainsi que le centre du développement de la pêche, il devient évident que la population s'accroîtra considérablement sur cette Ile: il importe donc de favoriser cette tendance à l'agglomération. A cette fin, il sera bon de prévoir certaines mesures incitatives susceptibles d'accélérer le processus.

D- POLITIQUE DE CROISSANCE DE SECTEURS ECONOMIQUES COMPLEMENTAIRES

Lorsque nous avons présenté l'option du développement des Iles-de-la-Madeleine, et, dans les pages qui précèdent, les principales politiques de développement, nous avons insisté sur l'importance d'une modernisation des pêches et sur la mise en place d'une infrastructure adaptée et de services convenables. Nous avons souligné que le développement des Iles serait axé sur la pêche et les services et qu'une activité dynamique nouvelle, le tourisme, s'avérerait nécessaire pour complémenter la pêche et assurer une meilleure utilisation aux équipements et services.

Certaines autres activités, considérées comme secondaires, étant donné l'importance des

activités de la pêche, devront être modernisées pour assurer l'équilibre du développement.

1- Agriculture

Nous avons vu, dans la première section sur les variables stratégiques, que les fermes commerciales ne se sont pas développées pour compenser l'insuffisance des fermes familiales, aux Iles-de-la-Madeleine. Etant donné cette situation, les importations de denrées alimentaires sont considérables. Il faut donc essayer de développer l'agriculture pour satisfaire les besoins de consommation locale dans la mesure des possibilités bio-physiques, économiques et humaines. Ce faisant, on permet la création de revenus et emplois nouveaux et on peut diminuer le prix de vente de certains biens de consommation et accroître leur qualité.

2- Forêt

"La forêt commerciale (1) est actuellement trop jeune et ne rend pas. Cependant, son potentiel est bon et l'on pourrait, dans la série de sapinière à épinette blanche, produire du bois de sciage, de sapin et d'épinette, pour les besoins locaux" (2).

3- Mines

On possède peu d'informations sur les possibilités minières du sous-sol madelinien: la connaissance qu'on en a ne permet pas de tirer des

---

(1) Quelque 7,500 acres. Cf. Esquisse du Plan, Les Iles-de-la-Madeleine, Tome 2, p. 175.

(2) Idem, p. 177.

conclusions. Nous nous limitons donc à suggérer une politique d'exploration systématique des gites minéraux. De plus, les Iles-de-la-Madeleine reposent sur des formations marines qui sont susceptibles de contenir du pétrole. L'Hydro-Québec, qui détient le permis de recherche et de forage pour le gaz et le pétrole aux Iles-de-la-Madeleine, devrait effectuer des forages afin de savoir si le sous-sol contient du pétrole.

E- POLITIQUE DE MISE EN PLACE D'UN CADRE INSTITUTIONNEL DE PLANIFICATION ET DE PARTICIPATION ADAPTE A LA REALITE DES ILES

L'analyse des variables stratégiques a contribué à illustrer le manque de coordination dans l'élaboration et l'exécution des programmes ou des projets et, également, le faible degré de participation de la population des Iles à l'orientation de sa vie économique et au fonctionnement des activités courantes.

Pour remédier à ces lacunes, il faudra mettre en place un cadre institutionnel adapté au milieu. Pour ce faire, il sera d'abord nécessaire d'assurer la coordination, tant dans l'élaboration que dans l'exécution, des politiques provinciales et locales. Ces structures devront être complémentaires les unes des autres et conserver le champ d'action qui leur est propre.

De plus, un cadre institutionnel efficace doit s'appuyer sur la participation consultative de la population. A la nécessité de coordination, il faut donc ajouter la nécessité de rencontre et de dialogue.

1- La déconcentration de l'administration gouvernementale

On a signifié antérieurement que les structures administratives, dont est actuellement doté

l'Etat, étaient inaptes à agir efficacement dans un développement planifié aux Iles-de-la-Madeleine. La déconcentration devient donc nécessaire pour élaborer des politiques adaptées aux aspirations du milieu et en assurer l'exécution, grâce à une connaissance plus juste des interrelations locales et des modifications ou réajustements à apporter. De plus, il est notoire que des structures déconcentrées connaissent mieux des problèmes courants du territoire qu'elles administrent et peuvent mieux en découvrir les solutions adaptées.

2- La décentralisation: les gouvernements locaux

La décentralisation permettra la création de structures dynamiques à travers lesquelles la population pourra acquérir une mentalité de développement et prendre des décisions importantes.

La coordination des activités en fonction des priorités établies sera facilement réalisée par des structures décentralisées. Un autre avantage à la décentralisation, et qui n'est pas de moindre importance, provient du fait qu'elle assure une participation accrue de la population et qu'en termes de l'exécution du Plan, les représentations de la population seront importantes, tant d'un point de vue positif que négatif.

L'objectif du cadre institutionnel, adapté aux conditions nouvelles exigées par le développement, implique d'abord, comme éléments majeurs à la politique de décentralisation, que les structures locales (municipalités) disposent de moyens financiers, humains et techniques à la mesure des tâches à assumer. Les structures qui seront mises en place devront être simplifiées et souples pour permettre une action rapide qui ne soit pas renversée localement par une action contraire. Elles devront faire appel aux éléments dynamiques du territoire. Le milieu restreint et fermé ou encore détaché, que constituent les Iles, doit compter sur une telle structure dynamique et opératoire.

3- La participation consultative

Un cadre institutionnel de développement implique une participation active de la population à son devenir. La politique précédente, sur la décentralisation, contribue à favoriser cette participation de la population. Cependant, si l'on veut assurer une réelle participation consultative, celle-ci doit s'appuyer sur une structure qui lui soit propre: elle doit compter sur un organisme permanent qui assure des relations suivies entre l'Etat et les citoyens.

SECTION III

Les objectifs de développement des Iles-de-la-Madeleine

Pour réaliser les politiques générales qui sont présentées dans la Section qui précède et qui visent à remédier aux lacunes constatées à l'analyse des variables stratégiques, nous établirons, dans les pages qui suivent, les principaux objectifs vers lesquels il faut tendre.

Nous présenterons d'abord un objectif global de croissance de longue période: cet objectif, qui sera spécifié en termes de revenu et d'emploi, s'appuiera sur l'hypothèse d'un volume croissant de population.

Dans une seconde partie, nous fixerons les objectifs du Premier Plan, qui situeront concrètement les politiques de développement poursuivies.

A- LES OBJECTIFS DE CROISSANCE ET DE DEVELOPPEMENT POUR L'HORIZON 1982

On se souviendra que l'option retenue par le B.A.E.Q. pour réaliser le développement des Iles-de-la-Madeleine privilégie la variable population; que c'est en fonction de la population des Iles que l'on cherche à rationaliser l'organisation socio-économique du milieu; que cette action devra être entreprise autour de certaines variables fondamentales et de leurs interrelations: la pêche, le tourisme et les services.

Par la réalisation des politiques poursuivies, la pêche demeurera la source d'emploi et

de revenu pour la majorité des travailleurs du primaire et du secondaire; le tourisme deviendra le complément nécessaire pour assurer le plein emploi des travailleurs des pêcheries et maximiser l'utilisation de l'équipement; la réorganisation des services fournira l'infrastructure exigée par ce développement: la modernisation des transports atténuera la contrainte de l'isolement et la concentration de la population favorisera le regroupement des gouvernements locaux et la participation de la population; enfin, la déconcentration des services gouvernementaux permettra la coordination des décisions.

L'objectif global de longue période vise à faire passer les Iles-de-la-Madeleine à un niveau de croissance comparable à celui de la province. Afin d'analyser les différentes implications d'un tel objectif, nous nous demanderons d'abord jusqu'à quel point la ressource pêche peut permettre l'augmentation de la population; faudra-t-il compter davantage sur la complémentarité du tourisme ou encore devra-t-on fixer un optimum de population? Dans quel contexte cet objectif devra-t-il se concrétiser?

1- Nous estimons que le taux actuel d'augmentation de la population pourra se maintenir jusqu'en 1981

En acceptant que le taux actuel (moyen) d'augmentation de la population (1) se maintienne, on comptera entre 19,000 et 20,000 habitants sur les Iles en 1981. Nous fixerons donc à 20,000 la population des Iles-de-la-Madeleine en 1981, et c'est sur cette base que nous appuyons les présentes prévisions.

---

(1) On a vu dans la Section I: Les Variables Stratégiques, qu'il est de 2.5% annuellement.

2- La population active et la main-d'oeuvre augmenteront considérablement

Il est assez difficile de déterminer de façon précise le volume de la population active et de la main-d'oeuvre aux Iles en 1981, étant donné qu'il s'agit d'un milieu restreint où des mouvements compensatoires peuvent difficilement contrebalancer un mouvement migratoire imprévu, positif ou négatif. Il peut arriver, dans une région plus vaste, qu'une zone se vide ou encore se peuple rapidement à la suite d'un changement quelconque de situation et que le mouvement inverse s'opère dans une autre zone de la même région, contribuant à rétablir l'équilibre. L'homogénéité de la vie économique sur les Iles ne permet pas ce jeu de compensations, si un bouleversement se produit: il peut, selon sa nature, susciter des mouvements positifs ou négatifs de population, mais qui ne seront vraisemblablement jamais annulés. De plus, et ceci n'est pas un point négligeable, il peut arriver qu'un mouvement inattendu, attribuable à un quelconque évènement, ne touche qu'un groupe d'âge et détruise ainsi toute la structure des âges sur laquelle s'appuient nos prévisions.

Cependant, il est permis de prévoir que, si le taux d'augmentation de la population est assez constant sur les Iles d'ici 1981, la population active (1) s'établira alors à environ 10,300 et le volume de la main-d'oeuvre passera ainsi de 3,361 en 1961 à quelque 5,300 pour un taux d'activité (2) dépassant 51%, soit 3% de moins que le taux de 1961, qui s'établissait à 53.9% (3). Le rapport global

---

(1) Population de 15 à 64 ans.

(2) Main-d'oeuvre/population active (15-64).

(3) Inventaire de la main-d'oeuvre du territoire-pilote, op. cit.

de dépendance (1) s'établirait alors à 0.95, comparativement à 1.0 en 1961 (2).

3- Le volume de l'emploi dans les pêcheries se stabilisera

L'embauche dans les pêcheries, aux secteurs de l'exploitation et de la transformation, devrait atteindre son maximum vers les années 1972. Par la suite:

- Le nombre des pêcheurs côtiers diminuera et, évidemment celui des hauturiers augmentera. Au fur et à mesure qu'augmentera la productivité annuelle du pêcheur hauturier, il deviendra plus difficile pour le côtier de recruter son associé à qui il ne pourra plus payer un salaire convenable, qui soit comparable à celui versé dans la pêche hauturière. En effet, la saison de pêche sera beaucoup plus courte pour le côtier que pour le hauturier et les espèces capturées par le côtier demeureront plus limitées ou encore de faible valeur commerciale. Dans le premier cas, ses revenus seront limités et dans l'autre, sa productivité devra être très élevée. Il aura alors avantage à remplacer son associé par "la technique" dans le premier cas, alors que dans le second, il ne sera pas toujours capable d'accroître suffisamment sa productivité et se retirera de cette exploitation.

- La technique et la professionnalisation contribueront à un accroissement de la productivité du travailleur d'usine, permettant ainsi à un volume stable de travailleurs de transformer les prises

---

(1) Population 0-14 plus les plus de 65 ans / population active (15-64).

(2) Inventaire de la main-d'oeuvre, op. cit.

additionnelles débarquées par les pêcheurs (1). La durée moyenne de l'emploi dans l'ensemble des usines sera de dix mois et contribuera ainsi à l'augmentation du volume moyen de production réalisée par travailleur: la productivité annuelle moyenne minimum du travailleur des usines de filetage devra atteindre les 250,000 livres en 1982, sans quoi il sera impossible de payer des salaires convenables (2).

- La ressource pêche pourra supporter une telle exploitation. En effet, la ressource sera mieux connue et il est à prévoir que les principales variables biologiques des espèces les plus importantes seront contrôlées et que l'utilisation qui en sera faite sera plus rationnelle. A ce sujet, notons qu'une utilisation intégrale et intensive de la matière première est primordiale au succès d'une entreprise; la diversification de la production aidera le développement d'un marché domestique stable et profitable; dans un avenir prévisible un accord international régira, peut-être, le volume des prises des régions de pêche, afin d'éviter la sur-pêche; plusieurs experts prédisent, pour les années 1980, une grave pénurie d'aliments et il serait malheureux que le secteur des pêches ne fasse pas la part qui lui revient pour pallier cette menace.

Nous prévoyons donc que le volume des emplois au primaire et secondaire des pêcheries se maintiendra à quelque 2,400 après 1972.

---

(1) Les prises s'accroîtront dans la mesure où le pêcheur côtier sera remplacé rapidement par le pêcheur hauturier, dont la productivité moyenne est plus élevée.

(2) Ce point sera repris plus loin.

4- Le taux d'embauche dans les services s'accroîtra considérablement

Etant donné que les pêcheries demeureront la principale source d'emplois aux primaire et secondaire, nous estimons que l'embauche totale, dans ces deux secteurs (incluant la construction), s'établira à plus ou moins 3,000 emplois et que les services pourront facilement, d'ici 1982, absorber le reste, soit quelque 2,300 emplois, pour 43 à 45% du total (on se souviendra qu'on a estimé le volume de la main-d'oeuvre à 5,300 en 1982).

Le développement du tourisme et la croissance naturelle de certaines autres branches du tertiaire, comme l'éducation, la santé et les loisirs, créeront la majorité des nouveaux emplois du tertiaire. Les services, qui représentaient 25% de l'embauche en 1961 et devraient en compter 30% en 1971, atteindraient donc les 43% en 1982 (1). Cependant, ce taux demeurera vraisemblablement inférieur à celui de l'ensemble de la province (estimé à 59%), à moins que le tourisme ne devienne une industrie aussi importante que la pêche (ce qui fausserait toutes les prévisions de la présente section).

Afin de faciliter la compréhension des taux ci-haut présentés, nous formulons sur tableau, les prévisions faites.

---

(1) Pour confier à des Madelinots les 1,100 emplois créés par le développement du tertiaire, il faudra rencontrer les objectifs fixés au chapitre sur la Valorisation de la Main-d'Oeuvre.

TABLEAU 3: DISTRIBUTION DE L'EMPLOI AUX ILES-DE-LA-MADELEINE EN 1961 ET PREVISIONS POUR 1972 ET 1982, SELON LES NIVEAUX D'ACTIVITE

Niveaux d'activité	1961		1972		1982	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Primaire	1,408	42	1,323	33	1,325	25
Secondaire	796	24	1,100	27	1,165	22
Tertiaire	841	25	1,185	30	2,280	43
Construction et non défini	313	9	392	10	530	10
TOTAL	3,358	100	4,000	100	5,300	100

Nous voyons donc qu'en chiffres absolus, les activités du primaire et du secondaire demeureront à peu près stables, alors que l'importance relative de ces activités diminuera au profit des activités du tertiaire.

5- Le revenu du travailleur des Iles devra se rapprocher le plus possible de celui du travailleur provincial

Bien qu'il soit permis de croire que la contribution gouvernementale à la composition du revenu individuel demeurera plus élevée aux Iles

que dans l'ensemble de la province (1), il est toutefois logique d'accepter un différentiel de revenu entre les Iles et la province qu'il faudra chercher à réduire. Les objectifs de développement ont tous comme but un accroissement de productivité par travailleur, mais cette hausse ne suffira pas à combler ce différentiel, car le taux d'activité demeurera inférieur à la moyenne provinciale. A ce taux d'activité légèrement inférieur aux Iles, s'ajoutera un taux du travail (2) qu'on augmentera considérablement dans le secteur des pêcheries, grâce à l'opération de bateaux de plus fort tonnage et à la congélation de prises qu'on pourra transformer en période d'inactivité de pêche (3) et qui contribueront à accroître l'emploi. Le niveau d'emploi sera néanmoins plus bas que dans l'ensemble de la province, étant donné: le fort pourcentage des travailleurs du secteur des pêcheries qui seront affectés à la prise et la transformation d'espèces qui ne peuvent supporter d'exploitation très intensive; le nombre de pêcheurs qui utilisent des engins de pêche qui ne peuvent être opérés plus de quelques mois annuellement; le caractère saisonnier du tourisme, activité complémentaire.

Une dernière contrainte à l'obtention d'un revenu moyen comparable à celui de l'ensemble de la province provient du fait que le taux de rendement de l'activité de la pêche demeurera inférieur au taux de rendement moyen de l'ensemble des activités industrielles et que l'économie des Iles restera centrée sur cette activité (pêche).

---

(1) L'assurance-chômage demeurera élevée par suite de la période d'inactivité du secteur des pêches.

(2) Taux de travail = $\frac{\text{nombre de semaines travaillées}}{\text{main-d'oeuvre disponible} \times 52}$

(3) La glace empêchera même les gros bateaux de décharger leurs prises aux Iles à l'année longue et ils les livreront alors dans les centres de pêche des Maritimes.

Les autres objectifs de longue période, qui se rapportent au développement du secteur pêche et qui n'ont pas été soulignés ici, et ceux qui ont trait à la professionnalisation de la main-d'oeuvre, devront être recherchés dans les chapitres qui leur sont spécifiques. Par contre, les objectifs qui concernent le cadre institutionnel, l'infrastructure et les services seront présentés ci-après.

B- LES OBJECTIFS DU PREMIER PLAN

La réalisation des objectifs de hausse de productivité dans le secteur des pêches et de formation de la main-d'oeuvre peuvent, même à court terme, avoir une incidence sur les migrations. Afin de faciliter la présentation des objectifs de courte période, nous postulons constants le taux de migrations et également le taux annuel d'augmentation de la population.

L'analyse des objectifs poursuivis dans ce Premier Plan, et qui visent à procurer un mieux-être accru à la population, sera présentée en suivant la division adoptée dans l'élaboration des politiques. Cependant, il importe d'abord de situer certaines données stratégiques qui se rapportent à la population.

- En maintenant le taux moyen d'augmentation de la population des dix dernières années, il y aura plus de 15,000 habitants sur les Iles en 1972, dont quelque 6,450 de moins de 15 ans; les effectifs totaux de la main-d'oeuvre devraient alors atteindre les 4,000.

- L'accroissement de la persévérance scolaire réduira quelque peu le pourcentage des moins de 20 ans qui réclameront des emplois; cependant, cette même persévérance scolaire exigera un accroissement important du personnel enseignant et des travailleurs des services connexes. De plus. la réorganisation des transports, la création de services

techniques et la mise en opération du complexe touristique des Iles constitueront d'autres postes responsables de l'évolution du secteur des services. Nous prévoyons toutefois que l'enseignement, avec les services qui s'y rattachent, s'appropriera la plus forte proportion de l'augmentation enregistrée au tertiaire.

- En pêcheries, le volume de l'emploi devrait s'accroître légèrement au primaire par rapport à 1961 (1,200). Cependant, le nombre de semaines de travail et la productivité du pêcheur devront s'accroître considérablement; le volume des travailleurs des usines de poisson devra également s'accroître, passant de 800 à 1,100; enfin, les modifications seront importantes à l'intérieur des deux secteurs (primaire et secondaire), où la mobilité des travailleurs sera forte: ainsi, par exemple, on verra les équipages des chalutiers actuels se diriger, en grande partie, vers des bateaux de plus fort tonnage (1) et des associés de pêcheurs côtiers devenir membres d'équipage sur des bateaux hauturiers et de grande pêche; cette même modification dans la distribution des pêcheurs, on la retrouvera au niveau de la transformation, où les usines de filetage absorberont plus que la diminution de l'embauche des homarderies et des fumoirs. La fabrication des sous-produits et des huiles s'attacheront également quelques dizaines de travailleurs.

La pêche devra demeurer la source d'emploi de près de 60% des travailleurs. Les secteurs primaire et secondaire auront à se distribuer respectivement 32 et 28% de la main-d'oeuvre, pour plus de 2,300 emplois. Le secteur côtier demeurera évidemment important, on l'a vu. En effet, environ 64%

---

(1) En 1971, les chalutiers de 60 et 65 pieds seront peu nombreux et le volume de leurs prises sera faible comparé aux débarquements des nouveaux chalutiers de plus fort tonnage.

des pêcheurs seront des côtiers (1). Toutefois, la productivité de ces derniers ne s'accroîtra pas beaucoup dans certains types de pêche. Il faudra cependant prévoir une diminution de leur nombre, car les pêcheurs côtiers propriétaires auront de plus en plus de difficulté à recruter leurs associés par suite de l'impossibilité où ils seront de leur fournir un emploi durable et, par conséquent, un revenu annuel convenable. Le secteur de la transformation se maintiendra grâce au développement de la pêche hauturière, dont la productivité est forte et s'accroîtra considérablement.

Enfin, l'emploi global devra être stabilisé, plus durable et les revenus convenables: l'objectif poursuivi est l'obtention d'un revenu net moyen de $3,500 en 1971, pour un revenu monétaire familial de $5,000 (4,000 travailleurs et 2,650 familles). Le revenu familial était de $2,717 en 1961.

Les salaires et le travail personnel (2), qui comptaient pour $4.5 millions en 1961, devraient atteindre les $11 millions en 1971, soit une augmentation de plus de 140%. Cet objectif peut paraître arbitraire et fantaisiste, cependant, si les programmes de la deuxième partie de ce chapitre sont réalisés, ils permettront d'atteindre les objectifs sectoriels et favoriseront pour autant la réalisation du présent objectif qui, pour être réalisé, devra compter sur une augmentation du revenu horaire moyen de l'emploi de 45% et une augmentation de 35% dans la durée de l'emploi (3).

---

(1) L'associé du pêcheur propriétaire est recensé ici comme un pêcheur, même s'il arrive qu'il ne pêche que deux mois.

(2) Classification et données du Recensement.

(3) Il faut se souvenir qu'en 1971, il y aura 20% plus de travailleurs qu'en 1961.

Le tableau 4 qui suit présente cet objectif de salaire et les prévisions de main-d'oeuvre.

TABLEAU 4: DISTRIBUTION THEORIQUE DES EFFECTIFS DE MAIN-D'OEUVRE DES ILES ET DES SALAIRES MOYENS ET TOTAUX PREVUS POUR 1971, PAR NIVEAU D'ACTIVITE

Niveaux d'activité	Volume des travailleurs	Salaires moyens (1)	Salaires totaux
Primaire	1,323	$ 2,900	$ 3,836,700
Secondaire	1,100	2,300	2,530,000
Tertiaire	1,185	3,200	3,792,500
Construction & non défini (2)	392	2,140	838,000
TOTAL	4,000	$ 2,750	$10,997,200

(1) Il s'agit de la rémunération du travail.

(2) Les non définis diminueront les salaires des employés de la construction.

Les virements sociaux demeureront importants: il est évident qu'en chiffres absolus, les virements sociaux augmenteront. Cependant, en pourcentage du revenu individuel total, ils diminueront par rapport à 1961, alors qu'ils correspondaient à

26.0% du revenu monétaire individuel aux Iles. Si, en chiffres absolus, il faut prévoir une augmentation, elle sera attribuable à la part de plus en plus grande que prendra la sécurité sociale dans l'évolution de la société canadienne et québécoise (1). La contribution gouvernementale demeurera également nécessaire pour secourir les nécessiteux, handicapés physiques, qui sont relativement plus nombreux aux Iles-de-la-Madeleine que dans l'ensemble de la province. Cependant, la reclassification de la main-d'oeuvre contribuera à la réhabilitation de plusieurs invalides, issus plus spécialement des classes d'invalides temporaires, qui en réalité ne sont pas invalides d'un point de vue physique, mais le sont par rapport au genre de travail qu'ils ont (ou avaient) l'habitude d'accomplir; de plus, elle constituera de plus une forme de prévention pour beaucoup d'autres. Nous estimons que les déboursés gouvernementaux à cet item ne s'accroîtront pas, mais diminueront quelque peu, d'ici 1971. Globalement, nous estimons que la contribution gouvernementale à la composition du revenu monétaire individuel s'établira à $2.0 - $2.2 millions en 1971, représentant environ 15% du revenu individuel total qui sera alors de $13 millions. Ces sommes s'élevaient à $1.5 million en 1961, pour 26.0% du revenu individuel total qui s'établissait alors à $5.9 millions.

Voyons maintenant quelles actions devront être entreprises et quels sont les objectifs spécifiques qui permettront d'atteindre la situation prévue en 1971.

1- Utilisation de la ressource pêche en fonction de la population

Pour réaliser le plein emploi aux Iles, les secteurs primaire et secondaire des pêches devront fournir 2,300 à 2,400 emplois, en 1972.

---

(1) Voir chapitre sur la Valorisation de la Main-d'Oeuvre.

Il faudra assurer aux pêcheurs côtiers la possibilité de réaliser des pêches complémentaires au homard afin d'accroître la durée de leur emploi et leurs revenus. Leur nombre devra cependant être limité aux pêcheurs de homard, avec un maximum de 500 bateaux: ainsi, la pêche côtière retiendra quelque 900 pêcheurs, en 1972. Il faudra mettre de l'avant des mesures qui favoriseront la persévérance en mer et contribueront à des revenus intéressants. Il n'est certes pas irréaliste de penser à une moyenne de 80 jours de pêche.

La situation de l'emploi, dans les usines qui transforment les prises des pêcheurs côtiers, sera améliorée par une consolidation des homarderies (objectif: deux usines qui opèrent en 1972), et une mécanisation des fumoirs; en plus de rentabiliser les opérations, on réduira ainsi le nombre d'emplois temporaires. Les opérations dans ces deux types d'usines devront être complémentaires et on pourra compter sur une mobilité complète de ces travailleurs. Pour cela, il faudra que les fumoirs soient remplis lorsque débute la saison de pêche au homard- et, par conséquent, lorsque ouvrent les homarderies- et que la production de hareng fumé ne soit mise en boîtes qu'une fois les homarderies fermées, et par les mêmes employés. Les homarderies et fumoirs exigeront ainsi quelque 300 au lieu de plus de 700 travailleurs.

Pour satisfaire à l'objectif d'emploi, les espèces de fond devront fournir du travail à 1,100-1,200 pêcheurs et employés d'usines (1). La statistique des années 1964 et 1965 permet de constater que, dans l'exploitation des espèces de fond, un pêcheur sur un chalutier procure du travail à trois hommes dans l'usine (2). Si on fixe leur nombre à

---

(1) En effet, nous prévoyons quelque 900 pêcheurs côtiers (incluant leurs associés) et 300 travailleurs dans les fumoirs et les homarderies.

(2) Un jour-homme de pêche sur un chalutier fournit 28 heures-hommes de travail dans l'usine.

1,100 (1), la distribution se fera comme suit: 350 pêcheurs et 750 employés d'usines (2).

En 1965, 29 millions de livres d'espèces de fond ont été débarquées aux Iles-de-la-Madeleine. Leur transformation a exigé 583,500 heures-hommes de travail, pour une productivité horaire moyenne de 50 livres. Les salaires versés à cette fin furent de $529,000, pour un coût unitaire en salaire de 1.82¢ (coût moyen, en salaire, pour transformer une livre de poisson), et un salaire horaire de 91¢.

Les objectifs poursuivis pour 1972 sont: grâce à la stabilisation des approvisionnements, à la consolidation des unités de production et à un meilleur rendement de la matière première, verser un salaire horaire moyen de $1.40, grâce à une productivité moyenne de 70 livres l'heure, en maintenant constant le coût unitaire en salaire pour accroître la rentabilité du secondaire et éviter que son inefficacité soit reportée sur le primaire.

---

(1) Ce chiffre constitue un chiffre moyen, car leur nombre pourrait théoriquement varier entre 1,000 et 1,200.

(2) Nous ne respectons pas la proportion moyenne de un à trois entre les pêcheurs et les employés d'usines, car plus de 80 pêcheurs seront utilisés sur les chalutiers-seineurs à la pêche aux espèces pélagiques. Les prises débarquées par ces quelque 80 pêcheurs pourront être transformées par 40 à 45 travailleurs dans les usines de sous-produits. De plus, il ne s'agit pas d'emplois nouveaux, car au mois de mai, ces 45 travailleurs sont déjà embauchés à l'usine de sous-produits pour réaliser la production de farine et d'huile de hareng, à partir des captures des trappes et seines des pêcheurs côtiers. Quelque 155 pêcheurs côtiers capturent, pendant la dernière semaine d'avril et le mois de mai, grâce à l'utilisation de 39-40 trappes et seines, de 36 à 41 millions de livres de hareng (chiffres moyens des années 1963-64-65).

Au taux horaire moyen de $1.40, en travaillant 38 semaines, à raison de 48 heures par semaine, le salaire moyen du travailleur des usines de filetage s'établirait à $2,550 en 1972 (il était de $1,300 en 1965). La productivité annuelle moyenne de l'employé d'usine s'établira à 125,000 livres et, pour obtenir le plein emploi des 750 travailleurs affectés à cette fin, il faudra compter sur des prises de l'ordre de 93 millions de livres. Si la productivité horaire moyenne devait atteindre les 75 livres, en 1972, alors il faudrait compter sur 9 millions de prises additionnelles, soit 102 millions de livres.

Pour rencontrer ces objectifs, il faudra développer la flotte et créer un centre de pêche hauturière. Le développement de la flotte hauturière sera considérable d'ici 1971.

Plus de la moitié des chalutiers actuels de 60' et 65' seront désaffectés à cette date. De plus, pour atteindre l'objectif de 100 millions de livres, il faudra d'abord remplacer les unités désaffectées, préférablement par des 82', y ajouter 8 chalutiers de quelque 117', avec pont recouvert et chalutage arrière, quatre chalutiers de plus de 150', également avec chalutage arrière, pour exploitation des espèces de fond, et compter sur des débarquements considérables des pêcheurs côtiers. Si les expériences sont concluantes, deux des chalutiers de plus de 150' devront être équipés pour congeler une partie de leurs prises en mer, de façon à réaliser le plus pleinement possible l'objectif d'une stabilité de l'emploi sur une plus longue période pour les employés d'usines. Dans les deux tableaux qui suivent, on tente d'abord de faire la projection de l'évolution de la flotte et d'en évaluer les possibilités de prises. De plus, nous ajoutons 10 chalutiers-seineurs, dont les prises en espèces pélagiques pourront assurer une plus grande utilisation de l'usine de sous-produits.

Les 36 bateaux de peche aux espèces de fond, dont nous venons de parler, requererront quelque 310 membres d'équipage: 36 capitaines, 27 mécaniciens

TABLEAU 5: PROJECTION DE L'EVOLUTION DE LA FLOTTE DES ILES, DE 1967 A 1971 INCL. SELON LES CLASSES DE BATEAUX (1)

Année	60'	65'	82' et 87'	117' (2)	Plus de 150' (2)	89' à 99' (3)	Total
1966	9	9	8	0	0	4	30
1967 (4)	8	8	8	0	0	4	30
1968	7	8	9 (1)	2 (2)	1 (1)	6 (2)	33 (6)
1969	6	7	11 (2)	4 (2)	2 (1)	6 (0)	36 (5)
1970	5	6	13 (2)	6 (2)	3 (1)	8 (2)	41 (7)
1971	4	5	15 (2)	8 (2)	4 (1)	10 (2)	46 (7)
Nouvelles constructions de 1967 à 1971	0	0	7	8	4	6	25

(1) Dans le corps du tableau, les bateaux construits pendant la période sont indiqués par les chiffres entre parenthèses.

(2) Avec pont recouvert, chalutage arrière.

(3) Seineurs. Quelques-uns à chalutage par l'arrière et les autres par le côté.

(4) Il se peut que, dès 1967, il n'y ait que 6 ou 7 chalutiers de 60' qui opèrent.

TABLEAU 6: OPERATIONS DE LA FLOTTE DES ILES EN 1971 (SCHEMA THEORIQUE): PAR CLASSE DE BATEAUX, LE NOMBRE, L'EQUIPAGE MOYEN ET TOTAL, LES PRISES MOYENNES TOTALES ET PAR HOMME

Type de bateau	Nombre	Equipages		Prises		
		Moyen	Total	Moyennes	Totales	Par homme
60'	4	4	16	600,000	2,400,000	150,000
65'	5	5	25	1,000,000	5,000,000	200,000
82' et 87'	15	6	90	1,500,000	22,500,000	250,000
117' (1)	8	11	88	3,500,000	28,000,000	318,000
150 et plus	4	16	64	5,000,000	20,000,000	312,000
TOTAL	36	-	283	2,372,000	77,900,000	280,000 lb
Seineurs (pélagiques)	10	8	80	8,000,000	80,000,000	1,000,000
GRAND TOTAL	46	-	363	-	157,900,000	-

(1) Nous avons fixé la taille de cette classe de bateaux à 117'. Les producteurs et capitaines des Iles considèrent qu'un bateau de 105 à 120' de longueur serait adapté à la pêche aux Iles, pouvant pêcher avec efficacité à la fois dans le Golfe et hors du Golfe.

dits "ingénieurs", 27 seconds et quelque 220 matelots ou hommes de pont. Comme les effectifs actuels dans la pêche hauturière se chiffrent à 145 (domiciliés aux Iles), il sera nécessaire d'entreprendre immédiatement le recrutement et la formation des 165 nouveaux pêcheurs hauturiers et de grande pêche. De plus, les dix nouveaux chalutiers-seineurs réclameront quelque 80 nouveaux pêcheurs hauturiers.

Ces 36 bateaux qui composeront alors la flotte hauturière et de grande pêche devront réaliser des prises annuelles d'environ 77,000,000 livres, pour une valeur au débarquement dépassant les $3,500,000, une rémunération du travail de l'ordre de $1,200,000, des remboursements au compte capital d'environ $500,000 annuellement. Les revenus moyens des hommes de pont dépasseront $3,500, tandis que les revenus des mécaniciens ou seconds se situeront autour des $5,000 et ceux des capitaines à plus de $7,500, pour des revenus aux pêcheurs de $1,350,000 (salaires et profits).

Alors que les 310 pêcheurs hauturiers (1) fourniront du travail, sur une période de quelque 38 semaines, à environ 750 employés dans les usines, permettant des salaires totaux d'environ $1,500,000 et des salaires moyens de plus de $2,000 (2), les 80 pêcheurs des seineurs, qui réaliseront sur leurs bateaux des prises presque aussi volumineuses que celles des 36 chalutiers, ne procureront de l'emploi dans les usines de sous-produits qu'à 50 employés, pour des salaires totaux d'environ $175,000 et des salaires annuels moyens de plus de $3,500. Les revenus totaux des pêcheurs des seineurs dépasseront les $300,000.

---

(1) Nous incluons les pêcheurs des bateaux déjà en opération et qui opèreront encore à ce moment-là.

(2) Ils réaliseront le reste de leur salaire à transformer les prises des côtiers.

La productivité annuelle moyenne, sur les chalutiers, sera de 280,000 livres: elle passera de 150,000 sur un 60' à plus de 300,000 livres sur chacune des classes depuis les 82'. Sur les seineurs, la productivité annuelle moyenne devrait atteindre le million de livres. Dans une usine de filetage, la productivité du travailleur sera d'environ 125,000 livres, alors qu'elle atteindra facilement le million et demi de livres dans une usine de sous-produits. Il est vrai cependant que l'investissement sera de près de $1,000 par travailleur dans les usines de filetage, comparativement à plus de $10,000 dans les usines de sous-produits. Pour réaliser la construction des 25 nouveaux bateaux dont nous avons fait état, il faudra envisager un déboursé total de l'ordre de $14,200,000.

Le développement de la pêche hauturière et la consolidation des unités de production réclameront la création d'un vrai centre de pêche commercial aux Iles-de-la-Madeleine. Des usines actuelles, seule celle de Havre-Aubert pourra (théoriquement) continuer d'opérer même après 1971. L'usine de l'Etang-du-Nord aura dû être rolocalisée et celle de Grande-Entrée aura dû être remplacée, car il s'agira alors d'un investissement totalement déprécié et inutilisable comme tel. Le nouveau centre de pêche recevra donc plus de 60 millions de livres de poisson de fond et quelque 80 millions de livres de pélagiques. Il importe d'en choisir judicieusement le site afin que cette usine serve de point de départ à l'organisation du développement des pêcheries et favorise la concentration de la population. De plus, c'est à cet endroit que devra être aménagée l'installation portuaire la plus importante des Iles-de-la-Madeleine. A moins de contraintes physiques insurmontables, ces investissements devraient être réalisés du côté sud-est de l'Ile de Cap-aux-Meules et il y aura avantage à considérer comme prioritaires tous les investissements réalisés dans la région immédiate du nouveau centre de pêche.

La localisation de ce centre de pêche devra être établie par les possibilités de réaliser des installations portuaires adéquates qui permettent

le développement anticipé. Certains investissements "à terre" sont réalisés ou en voie de réalisation à Cap-aux-Meules. Or, s'il s'avère plus avantageux de réaliser ce centre de pêche à Gros-Cap (entre le Gros-Cap et le Red Cape) plutôt qu'à Cap-aux-Meules, pour répondre le plus adéquatement possible aux exigences d'un développement planifié de l'ensemble des Iles, le gouvernement devra assumer les frais d'une relocalisation. L'importance d'une étude de localisation et des coûts encourus pour développer ce centre de pêche moderne n'a pas à être démontrée et constitue une première priorité (1).

---

(1) De plus, concernant le centre du développement économique des Iles, nous endossons la résolution faite sur le sujet par le Comité Consultatif Régional des Pêches:

"CONSIDERANT QUE 62.5% de la population des Iles habite le centre des Iles (Iles du Cap-aux-Meules et Havre-aux-Maisons); que la tendance à la concentration se poursuit et s'insère dans les recommandations du B.A.E.Q. au niveau du transport, tourisme, éducation, etc;

CONSIDERANT QUE le développement et la planification des opérations dans le secteur des pêcheries réclament une consolidation des entreprises existantes et l'aménagement de nouvelles usines de conditionnement du poisson;

CONSIDERANT QUE la municipalité du Cap-aux-Meules est la seule à posséder un service d'aqueduc; que la plupart des services y sont concentrés;

Le Comité recommande que l'on considère comme <u>prioritaire</u> tout investissement réalisé <u>dans la région immédiate de Cap-aux-Meules</u> et qu'on y aménage le plus tôt possible des installations portuaires offrant les facilités d'accès et d'abris aux navires de pêche et de commerce et qui permettent la manutention de toute marchandise et poisson".

Lorsque nous parlons de l'aménagement d'une installation portuaire importante au centre des Iles, ceci ne signifie pas pour autant que toutes les autres installations actuelles soient désaffectées. Au contraire, certaines de ces installations portuaires devront être améliorées, d'autres devront être maintenues et d'autres enfin devront être abandonnées: le nombre total d'installations portuaires requises aux Iles-de-la-Madeleine devra se fixer à 13, au maximum. Il sera nécessaire de maintenir en bon état les installations de l'Ile d'Entrée, l'Ile Brion, Pointe-au-Loup, Grosse-Isle et Old Harry; d'améliorer le havre de Grande-Entrée, de façon à pouvoir éliminer tous les plans inclinés qui y sont actuellement entretenus et d'offrir protection à tous les bateaux qui auront besoin de s'y réfugier, tout en se souvenant que, pendant la saison du homard, quelque 120 bateaux côtiers ont leur point d'attache à Grande-Entrée; une installation portuaire devra être aménagée à Havre-aux-Maisons (1); l'Ile de l'Etang-du-Nord devra avoir deux bonnes installations portuaires (en plus du port central) et le même nombre (deux) sera nécessaire sur l'Ile du Havre-Aubert. De ces 12 installations portuaires (2), 9 seront aménagées ou maintenues pour le bénéfice des pêcheurs côtiers, c'est-à-dire pour des bateaux de 45' et moins. Les trois autres pourront recevoir des bateaux de plus fort tonnage: ce sont Havre-Aubert, Grande-Entrée et l'installation portuaire nouvelle de l'Ile centrale, Cap-aux-Meules ou Gros-Cap.

---

(1) Si l'endroit choisi est La Pointe, il faudra maintenir un débarcadère à Pointe-Basse.

(2) Ce chiffre s'élèvera à 13 s'il faut maintenir un débarcadère à Pointe-Basse.

2- L'établissement d'une activité dynamique nouvelle: le tourisme, et la croissance des secteurs économiques complémentaires

a) Tourisme

Le tourisme apparaît comme la solution au problème de l'instabilité de l'emploi, dans le secteur des pêcheries, à compter de juillet et l'élément susceptible de permettre une utilisation plus complète du traversier, des équipements et services du milieu. L'objectif poursuivi; atteindre 40,000 nuitées de touristes en 1971. Pour réaliser cet objectif, il faudra mettre en place un équipement d'accueil et récréatif adapté au cadre et aux sites et prévoir des moyens d'accès faciles. L'équipement d'accueil et récréatif implique, comme réalisation de première étape (1), quelque 570 nouveaux lits, répartis selon divers modes d'hébergement (hôtellerie d'Etat, motels, unités de logement chez l'habitant et camping) et divers équipements récréatifs (plages, sports nautiques, mer et monde marin).

L'investissement requis pour réaliser l'ensemble de ces équipements touristiques, qui sera de l'ordre de $1,000,000, permettra des dépenses touristiques annuelles variant entre $700,000 et $800,000. En procurant quelques emplois permanents, environ 60 emplois temporaires et une activité pour une centaine de ménagères demeurant au foyer, le tourisme complémentera le secteur des pêcheries en contribuant à une stabilisation de l'emploi au moment où l'activité est au ralenti dans le secteur et sera une source additionnelle de revenus.

---

(1) En effet, il faudra faire effectuer un plan global de développement touristique.

b) Agriculture

L'objectif poursuivi vise à l'établissement de fermes commerciales suffisantes pour répondre aux besoins de consommation sur les Iles-de-la-Madeleine. Les contraintes bio-physiques, économiques et sociologiques aideront à déterminer les types de production et le nombre de fermes. L'Esquisse du Plan (1), en tenant compte des importations agricoles des Iles, avait fixé à 36 le nombre maximum théorique de fermes requises aux Iles.

Au terme du Premier Plan quinquennal, il faudra satisfaire aux besoins de consommation en légumes froids (2), en oeufs et viande de volaille et porc; l'industrie laitière devra être organisée de façon convenable (de 4 à 5 fermes) et l'élevage intensifié.

L'objectif quantifié est donc de quelque 15 fermes commerciales (3).

c) Forêt

Il est possible de faire une utilisation rentable, en moyenne période, de la forêt commerciale des Iles. Cependant, avant d'entreprendre des travaux de sylviculture, il importe d'analyser les avantages des différents modes de tenure afin d'en permettre une utilisation la plus profitable possible pour les Madelinots.

---

(1) Op. cit., Tome 2, p. 135.

(2) L'énumération est faite dans l'Esquisse du Plan, Les Iles-de-la-Madeleine, Tome 2, p.111.

(3) Ici, nous ne tenons pas compte de l'organisation possible de fermes d'élevage du vison.

d) Mines

Concernant les gîtes minéraux, la priorité doit être donnée à l'exploration. Il importe d'analyser la teneur et les possibilités d'alliage et d'exploitation rentable des gisements de gypse et d'analyser également la rentabilité des dépôts de sable de moulage. Enfin, il faut viser à la connaissance exacte des possibilités en pétrole du sous-sol madelinien.

3- Réorganisation de l'infrastructure et des services

Les objectifs poursuivis, dans le but de doter les Iles d'une infrastructure adaptée au développement planifié, visent d'abord à remédier le plus possible aux problèmes créés par l'insularité. Il faut rendre les Iles aptes à subir la concurrence en leur permettant de prendre une place importante, au sein des nouveaux centres de pêche de l'Atlantique, en les dotant d'une infrastructure et de services qui éliminent les contraintes de l'isolement et de l'insularité.

Pour ce faire, il faudra organiser des transports maritimes et aériens fonctionnels.

- D'abord, un traversier moderne qui aura son point d'attache au coeur de la zone de développement des Iles; les reliera à la terre ferme (Souris) le plus rapidement et le plus régulièrement possible et aux coûts les moins élevés. Il sera important que le gouvernement se charge de sa construction et de son opération.

- Afin de compléter ce transport automobile-passager avec les Maritimes, il faudra mettre en opération un nouveau bateau, un cargo-passager, avec le Québec pour répondre à la demande de trafic passager en provenance de Montréal, Québec et la Gaspésie. Ce bateau contribuera à renouer les liens d'affaires entre les Iles et le Québec.

- Ces relations d'affaires et commerciales s'effectueront plus sûrement avec le Québec si les Iles sont reliées à l'aéroport régional de Mont-Joli. La presque totalité des passagers qui utilisent l'avion se dirigent déjà vers le Québec ou en proviennent. Cependant, cet objectif ne sera réalisé que dans la mesure où on pourra fournir un meilleur service passager et un service postal amélioré, sans majoration des tarifs.

- Le réseau routier devra être amélioré dans ses principales artères. La réfection de la route, qui va depuis le Portage-du-Cap jusqu'à l'aéroport de Hâvre-aux-Maisons, constitue une priorité. Il est en effet nécessaire de faciliter l'accès à l'école secondaire qui est localisée à Boisville, tout comme il est important de tenir compte de la densité de la circulation sur l'Ile du Cap-aux-Meules, vers le village du Cap-aux-Meules même et, également, vers l'aéroport. Un plan d'ensemble d'urbanisme pourra préciser la nature des améliorations à apporter et également fournir des précisions sur l'ensemble du réseau.

Le développement économique, social et culturel des Iles ne saurait être assuré sans la création d'un centre où l'on pourra retrouver tous les services requis par une population de 15,000 habitants. L'insuffisance des services actuels ne fait aucun doute et l'équipement devra également être complété. C'est pourquoi le plan de "directives d'aménagement", dont nous venons de parler, devra être précisé par un plan officiel des Iles afin de fixer le périmètre des noyaux de concentration. Un plan officiel partiel de l'Ile du Cap-aux-Meules fixera et précisera les zones domiciliaires, commerciales, industrielles, de services et équipement. Cette Ile groupe déjà 50% de la population totale des Iles et la tendance constatée à l'agglomération y sera accélérée par la création du centre de pêche et la centralisation de l'enseignement, depuis le début du secondaire. Un plan de détail pourra être effectué à Cap-aux-Meules et dans son entourage immédiat pour préciser les services et équipements, etc. De plus, afin de favoriser l'agglomération, un organisme, idéalement le Conseil Municipal des

Iles, pourrait se porter acquéreur des terrains de la zone (ou des zones) résidentielle(s) désignée(s) sur cette Ile et les vendre à un prix qui serait une incitation à la concentration de la population de l'ensemble des Iles. Une telle mesure pourrait remplacer les octrois de déménagement.

4- Mise en place d'un cadre institutionnel adapté

L'objectif global du cadre institutionnel est de permettre le développement planifié des Iles. Ce cadre mise sur l'exécution du Plan, la coordination et la participation consultative. Il faudra, dès le début du présent Plan, faire des Iles une zone administrative spéciale et la relier à la métropole administrative de Rimouski.

La coordination des décisions implique d'abord une déconcentration de certains services gouvernementaux. Cette structure déconcentrée devra établir des liaisons avec la structure décentralisée. La fusion totale des municipalités constitue une priorité. Cette fusion sera favorisée par la présence d'un délégué de l'O.R.D. sur les Iles qui, en plus de superviser l'exécution du Plan, devra avoir des contacts très étroits avec les représentants des divers ministères sur les Iles et favoriser la coordination des actions du gouvernement.

La formation d'un Conseil de développement sera importante pour assurer une participation consultative de la population. De plus, ce Conseil de développement, organisme de consultation et de représentation, devra travailler, au début, à la réalisation de la fusion volontaire des municipalités. C'est en grande partie sur cette fusion que repose l'exécution du Plan.

DEUXIEME PARTIE

LA PROGRAMMATION DU DEVELOPPEMENT AUX ILES-DE-LA-MADELEINE

Les programmes, projets et recommandations qui suivent ont pour but de faciliter, grâce à des mesures concrètes, la réalisation des politiques proposées, en tenant compte de la situation socio-économique spécifique aux Iles-de-la-Madeleine et des objectifs poursuivis.

SECTION I

Réalisation de la politique d'exploitation intensive et extensive des pêches en fonction de la population

Avant d'aborder les trois programmes qui font l'objet de cette section, soit la création d'un centre de pêche hauturière, l'intensification de l'effort de pêche du pêcheur côtier et la consolidation des unités de production, il importe de signaler que la recherche en biologie des pêches fait l'objet du programme 1 dans le cahier sur les pêches et que plusieurs projets de ce programme sont spécifiques aux ressources marines des Iles (1). La pêche étant la seule ressource connue aux Iles-de-la-Madeleine qui puisse supporter une exploitation intensive et extensive, l'importance de cette section est sans équivoque.

---

(1) Plus spécialement les projets 2, 11, 12 15, 18 et 19 sur le hareng des Iles, le "tourbillon", le homard, les pétoncles, les coques, les palourdes et la mousse d'Irlande.

PROGRAMME 1: CREATION D'UN CENTRE DE PECHE HAUTURIERE

L'objectif poursuivi est de développer un complexe de pêche intégré. Etant donné l'importance relative des espèces de fond comme source d'emploi au secondaire et, d'autre part, l'abondance des espèces pélagiques du Golfe St-Laurent, ce centre de pêche doit être créé en fonction de ces deux types d'exploitation.

Il s'agit de mettre en place une infrastructure globale permettant l'opération d'une flotte de chalutiers et de chalutiers-seineurs qui réaliseront des prises annuelles de l'ordre de 160,000,000 livres en 1972 (1), embaucheront environ 380 pêcheurs, 750 employés d'usines et un nombre considérable d'employés des services connexes (2).

Pour réaliser ce programme de "création d'un centre de pêche hauturière", il faudra d'abord:

- Mettre sur pied une <u>infrastructure globale</u> qui lui servira de cadre: ce projet concerne les installations portuaires, les services d'aqueduc et d'égout, d'électricité, de réfrigération, de glace, de routes, de terrains de stationnement, d'entretien et de réparation, inventaire de pièces, etc.

---

(1) Quelque 85 millions de livres de poisson de fond et 75 millions de livres d'espèces pélagiques.

(2) Près de 20,000,000 livres de poisson de fond pourront être débarquées et transformées à l'usine du Havre-Aubert, qui embauchera alors environ 160 travailleurs.

- Parallèlement à ce projet, il faudra programmer l'évolution de la flotte de pêche, tant dans le domaine des espèces de fond que dans celui des espèces pélagiques (1). Cette programmation devra tenir compte du volume de pêcheurs requis dans chacun des types d'exploitation.

- En même temps que se développera la flotte, il sera nécessaire d'équiper le secondaire. Une première usine de filetage, d'une capacité initiale de 25 à 30 millions de livres (2) (elle pourra facilement être équipée ultérieurement pour transformer 40 millions de livres sur une période de 10 mois, lorsque les débarquements l'exigeront) qu'il sera possible de relier à l'usine actuelle de sous-produits par un pipe-line (3), est d'abord suffisante. Cependant, on devra entreprendre, en 1969, la construction d'une seconde usine, qui commencera à opérer au début de 1970. Cette usine possèdera son propre département de sous-produits.

PROJET 1: L'infrastructure exigée par le développement de la pêche hauturière.

1- Nature du projet

Le présent projet se rapporte spécifiquement à l'équipement d'infrastructure qui assure l'encadrement des opérations de la flotte hauturière

---

(1) Afin de permettre une plus grande stabilité et permanence de l'emploi dans les usines de filetage par une plus grande stabilisation des approvisionnements, il faudra faire l'expérimentation de bateaux qui congèlent le poisson en mer.

(2) Quelque 100 heures d'opération par semaine.

(3) Ce pipe-line acheminera également les débarquements de pélagiques des chalutiers-seineurs.

et de l'usine de filetage (1).

Il s'agit de prévoir d'abord une installation portuaire de nature telle qu'elle puisse répondre aux besoins de la flotte de pêche hauturière des Iles-de-la-Madeleine, permettre l'opération du traversier (2) et des navires commerciaux et fournir protection et abri à tous les navires qui fréquenteront ce port.

Il faudra également pouvoir compter sur un système d'aqueduc adéquat afin de satisfaire aux besoins en eau potable de l'usine de filetage, de l'entrepôt frigorifique et de l'usine à glace. L'usine de filetage - qui sera reliée à l'usine de sous-produits par un pipe-line qui transportera les déchets de poisson et les eaux vannes (depuis l'usine de filetage jusqu'à l'usine de sous-produits) - utilisera, pour ses eaux de plancher, l'usine de traitement de la municipalité de Cap-aux-Meules. L'entrepôt frigorifique, l'usine de congélation et l'usine à glace font partie de cette infrastructure globale. On devra également pouvoir compter sur de bonnes routes d'accès, des terrains de stationnement, des inventaires de pièces et agrès, et sur tous les services exigés par un centre de pêche commercial, dont l'équipe d'entretien et réparation, etc.

2- Place dans le Plan

Ces équipements d'infrastructure sont d'une nécessité absolue pour assurer une accélération du développement des pêcheries aux Iles-de-la-Madeleine. Il est cependant évident qu'ils n'ont

---

(1) La flotte et l'usine font l'objet des projets 2 et 3 qui suivent et complètent le présent programme.

(2) Le traversier proposé au projet 10, un "roll-on", "roll-off", par l'arrière, réclamera un débarcadère.

pas tous le même caractère d'urgence, ni la même importance (1). L'ensemble du présent projet a un role moteur dans le développement des Iles: c'est autour de ce centre de pêche que se fera la réorganisation du milieu.

3- Localisation

Le site choisi pour installer ces équipements d'infrastructure devra être déterminé par les possibilités de réaliser une installation portuaire fonctionnelle.

Etant donné que l'Ile de Cap-aux-Meules renferme près de 50% de la population des Iles; que Cap-aux-Meules possède déjà son système d'aqueduc et d'égout; qu'une usine de sous-produits, dont l'utilisation effective est faible, opère dans les limites extérieures de Cap-aux-Meules; que le côté sud-est des Iles est moins exposé aux vents dominants, ce complexe de pêche devra être établi à Cap-aux-Meules ou Gros-Cap (2).

---

(1) Ainsi, par exemple, l'aménagement du terrain de stationnement et de routes facilitant l'accès au centre de pêche, n'ont aucune incidence directe sur la rentabilité de l'entreprise, mais doivent être prévus dès la phase préliminaire, afin d'en faciliter la réalisation. Il en est de même des hangars qui devront être construits sur les quais. Par contre, les installations portuaires, l'usine de congélation, l'usine à glace et l'entrepôt, sont des éléments indispensables d'un complexe de pêche. L'aménagement d'un embarcadère, pour permettre l'utilisation d'un traversier moderne fonctionnel, est fait de façon plus économique au moment de la construction du quai.

(2) Par Gros-Cap, on entend la zone du Gros-Cap au Red Cape.

Les avantages de Gros-Cap semblent a priori l'emporter sur ceux de Cap-aux-Meules, si on fait abstraction des investissements prévus à cet endroit pour 1966 (1): l'entrepôt frigorifique et la construction d'une usine de filetage qui s'ajouteront à l'usine à glace. Le B.A.E.Q. craint que les coûts d'installations à Cap-aux-Meules soient de beaucoup supérieurs aux coûts d'installations comparables à Gros-Cap, et qu'il soit plus difficile au centre de pêche ainsi localisé de jouer un rôle moteur i.e. capable d'attirer sur place des industries connexes ou concurrentes qui maximisent l'utilisation des installations. Quelle que soit la décision qui sera prise, nous insistons toutefois sur l'absolue nécessité d'alimenter l'usine (ou les usines) directement du bateau. Nous estimons également que cette installation portuaire devra répondre aux besoins de la flotte de pêche, des bateaux commerciaux et du traversier (2).

---

(1) Il faut noter qu'une grande usine de filetage est présentement en construction à Cap-aux-Meules. Si les études techniques démontrent qu'il serait de beaucoup préférable à long terme de construire les installations portuaires à Gros-Cap, il faudrait envisager de déplacer, de Cap-aux-Meules à Gros-Cap, l'usine actuellement en construction.

(2) Si on réalise ce projet à Cap-aux-Meules, il faudra démolir les fumoirs que possède, à proximité du quai actuel, la Coopérative Centrale, dès que le centre de pêche se développera. De plus, une route devra être prévue du côté nord pour faciliter l'accès aux usines. Nous avons souligé que l'usine de filetage devra être reliée à l'usine de sous-produits par pipe-line. Alors, il sera plus onéreux de le traverser dans Cap-aux-Meules que de l'acheminer de Gros-Cap, d'où la Compagnie Gorton Pew possède déjà un droit de passage.

4- Centres de décision impliqués

Les deux principaux centres de décision impliqués par ce projet d'infrastructure sont le ministère fédéral des Travaux Publics et l'administration des Pêcheries du Québec. Le ministère fédéral des Travaux Publics aura la responsabilité des quais. C'est à lui que reviendra, en définitive, la décision de la localisation du port de mer. Il aura également la responsabilité du débarcadère. L'Etat du Québec aura la responsabilité de l'entrepôt frigorifique, de l'usine à glace, des services techniques, des routes d'accès, etc. La municipalité devra voir à l'alimentation en eau de ce centre et lui fournir les services d'égout, si le site choisi est Gros-Cap. Elle devra voir également à ce qu'un plan global d'urbanisme de l'Ile de Cap-aux-Meules soit dressé. Les producteurs qui pourront opérer dans ce centre de pêche auront la responsabilité de l'équipe d'entretien et de réparation, du dépôt de pièces et d'agrès, etc, soit autant de services indispensables dans un tel centre.

5- Période de mise en oeuvre et d'exécution

Idéalement, il aurait d'abord fallu réaliser le plan d'urbanisme pour délimiter l'agencement de tous ces équipements d'infrastructure, aussitôt que les Travaux Publics fédéraux se seraient prononcés sur la localisation des facilités portuaires. Cependant, étant donné qu'on a commencé à réaliser certains de ces investissements d'infrastructure à Cap-aux-Meules, il est urgent qu'on précise la localisation exacte des installations portuaires. Dès 1966, le ministère fédéral des Travaux Publics devra réaliser les études nécessaires afin que les travaux soient entrepris dès le printemps 1967 et que la flotte des Iles puisse opérer de ce centre de pêche en 1968. Le rythme de mise en place des autres équipements sera déterminé par les besoins de l'usine, de la flotte, du traversier et des navires commerciaux.

6- Coût de mise en oeuvre et d'opération pour la période du Premier Plan

La plupart de ces équipements d'infrastructure sont de la responsabilité financière de l'Etat. Les frais encourus par le ministère des Travaux Publics pour faire l'étude de localisation et réaliser les nouvelles installations portuaires polyvalentes proposées pourront se fixer entre $2,000,000 et $3,500,000 selon les difficultés rencontrées pour effectuer le dragage. De plus, l'Etat du Québec aura à débourser environ $450,000 pour construire l'entrepôt frigorifique (1).

L'équipe d'entretien et de réparation ainsi que le maintien d'un inventaire de pièces, sont deux services qui devraient couvrir leurs frais. L'équipe d'entretien et de réparation exigera des déboursés de $50,000 par année, dont $40,000 chargeables aux bateaux et $10,000 aux producteurs (2). Le coût estimé de l'outillage sera d'environ $20,000 et l'inventaire de pièces et matériel variera de $20,000 à $35,000, ce qui signifie un inventaire total de $50,000 que le producteur devra supporter.

7- Revenus escomptés

Le présent projet a trait aux équipements qui assurent l'encadrement du centre de pêche, ce centre sera le principal moteur du développement économique des Iles.

---

(1) Ce montant aura probablement été voté dans les budgets 1966-67.

(2) Voir le projet 30 du cahier sur la pêche: Etablissement d'équipes d'entretien et de réparation dans les centres de pêche majeurs du territoire-pilote.

Les investissements requis par ce projet, dont le but premier est de contribuer au développement du milieu en permettant l'accessibilité des Iles et en favorisant la venue d'investissements privés (usines), ne contribueront pas directement à des revenus, sauf les salaires distribués pendant la période de mise en oeuvre et les salaires retirés par les employés des différents services. Ces derniers devraient dépasser $90,000 par année.

Cependant, ce projet contribuera indirectement à de nombreux revenus réalisés soit par des débardeurs, soit par des employés de services connexes et même à des salaires versés dans l'usine de filetage qui pourra opérer sur une période plus longue, grâce à la qualité de l'installation portuaire, etc. Il s'agit d'un projet qui ne peut être séparé des autres et dont l'apport pécuniaire ne peut être évalué de façon précise.

8- Main-d'oeuvre

Ce qui a été dit concernant les revenus attribuables à ce projet vaut également pour les emplois qu'il permettra.

9- Consultation

Au moment de la consultation, l'unanimité fut vite obtenue sur la nécessité d'un centre de pêche muni de tous les équipements nécessaires à son opération. Cependant, il n'est pas apparu aussi évident à tous, au départ, que le traversier devait être attaché à ce centre. Tous ont cependant reconnu la nécessité qu'il ne fréquente qu'un seul port. On a convenu que le centre des Iles serait l'endroit idéal, si des "études scientifiques" démontraient l'existence d'un site adéquat. Sur ce dernier point, cependant, les représentants de l'Ile de Havre-Aubert ont tenu à souligner que, selon eux, le traversier ne devait pas nécessairement avoir son port d'attache au centre des Iles.

PROJET 2: Flotte de pêche des Iles-de-la-Madeleine

1- Nature du projet

Il faut, d'ici 1972, tripler les prises des espèces de fond et organiser le développement de l'exploitation des espèces pélagiques. La flotte actuelle des Iles compte 28 chalutiers de faible tonnage. Plusieurs chalutiers de 60' et 65' seront désaffectés avant 1972. Ceux-ci devront être remplacés par des chalutiers de 82' à 87'; il faudra en prévoir un pour 1968 et deux pour chacune des années suivantes, c'est-à-dire 1969, 1970 et 1971.

A ces nouveaux chalutiers (de 82' à 87'), il faudra ajouter 8 chalutiers de quelque 117' de longueur, avec pont recouvert et chalutage par l'arrière, au rythme de deux par année à partir de 1968 et 4 chalutiers de plus de 150' au rythme de un par année à partir de 1968. Les chalutiers-seineurs, qui ont fait leur apparition à l'automne 1965 aux Iles-de-la-Madeleine (2 unités), devront quadrupler leurs effectifs d'ici 1971.

A l'heure actuelle, deux 89' opèrent et deux nouveaux seront mis en opération avant octobre 1966. En 1968, on devra mettre en opération deux chalutiers-seineurs "par l'arrière", de 98' à 110'. L'année 1969 permettra d'en faire l'évaluation en les comparant aux 89' "par le côté".

L'avantage des navires à pêche arrière se fera surtout sentir tard l'automne, alors qu'ils pourront chaluter les espèces de fond, de façon à permettre une plus grande stabilité de l'emploi au secondaire, lorsque les 60' et 65' cesseront d'opérer. De plus, deux autres chalutiers-seineurs devront être mis en opération en 1970 et deux en 1971. Il s'agira de 89' ou 98' à 110', selon les résultats de l'expérimentation.

On devra prévoir le remplacement d'unités prématurément désaffectées (bateaux brûlés ou coulés) d'ici 1968, de façon à ne pas laisser décroître les effectifs en 1966 et 1967. De plus, si les 60' et 65' sont mis hors d'usage plus rapidement que prévu, il faudra les remplacer, soit par des 65', soit par des 82' ou 87' (mais en aucun cas on ne devra mettre en opération de nouveaux 60'), de façon à avoir en opération 24 chalutiers de moins de 88' en 1971. A ces 24 chalutiers de petite taille s'ajouteront les 8 chalutiers de 117' et 4 chalutiers de plus de 150'.

On pourra prévoir assez à l'avance la construction des deux premiers bateaux de plus de 150'. Cependant, les deux derniers pourront être remplacés par deux chalutiers de plus fort tonnage qui congèleront en mer une partie de leurs captures, si les résultats de l'expérimentation de ces types de bateaux sont positifs.

TABLEAU 7: FLOTTE DE PECHE DES ILES-DE-LA-MADELEINE: EFFECTIFS ACTUELS, EFFECTIFS NOUVEAUX, FLOTTE A LA FIN DE 1971

a) Comportement anticipé des effectifs actuels d'ici 1972

	Chalutiers			Seineurs
Année	60'	65'	82'	89'
1966	8	9	8	4
1967	8	8	8	4
1968	7	8	8	4
1969	6	7	8	4
1970	5	6	8	4
1971	4	5	8	4

b) Proposition de mise en opération de nouvelles unités

Chalutiers de 82' à 87'	:	7
Chalutiers de 117'	:	8
Chalutiers de plus de 150'	:	4
Chalutiers-seineurs de 89' et de 98' à 110'	:	6
		25

c) Flotte des Iles-de-la-Madeleine, en 1971

Chalutiers de 60'	4
Chalutiers de 65'	5
Chalutiers de 82' à 87'	15
Chalutiers de 117'	8
Chalutiers de 150' et plus	4
Chalutiers-seineurs de 89' et 98' à 110'	10
Total des bateaux	46

2- Place dans le Plan

Chacun des projets inclus dans le programme de la création d'un centre de pêche hauturière

constitue une priorité. L'importance qu'il y a, pour les Iles-de-la-Madeleine, de développer la flotte de pêche n'a pas à être longuement démontrée, lorsque l'on sait que le problème majeur, aux Iles, en est un de sous-emploi et que chacun de ces bateaux va procurer du travail à quelque 30 personnes en moyenne, pour une période dépassant 9 mois. Chacun de ces bateaux va permettre un volume moyen de revenus aux équipages et employés d'usine d'environ $85,000 annuellement, sans compter les emplois créés dans les services et dans les industries connexes (sous-produits, fabrication d'agrès, etc).

3- Localisation

Le point d'attache de tous ces nouveaux bateaux sera Cap-aux-Meules ou Gros-Cap, selon le site choisi pour réaliser l'installation portuaire qui, en plus de permettre l'opération de cette flotte, devra répondre aux besoins des bateaux commerciaux et du traversier des Iles.

4- Centres de décision impliqués

Les centres de décision impliqués sont d'abord le gouvernement provincial (la Direction des Pêcheries), le ministère fédéral des Pêcheries et enfin les producteurs et capitaines (1).

---

(1) Le propriétariat par le capitaine est conservé dans le cas des chalutiers de moins de 87' qui remplaceront les 60' et 65' désaffectés. Dans les autres cas, la propriété des unités de la flotte reviendra normalement aux producteurs.

5- Période de mise en oeuvre et période d'opération

Il sera important de prévoir la construction de chacun des 25 chalutiers et chalutiers-seineurs qui seront mis en opération entre 1968 et 1972, de façon à ce qu'ils puissent, dans chaque cas, entrer en opération au début de la saison, c'est-à-dire aux premiers jours de mars. Les cédules de mise en opération sont définies dans le tableau qui suit.

TABLEAU 8: CEDULE DE MISE EN OPERATION (DEBUT DE LA PECHE) DES NOUVELLES UNITES, ILES-DE-LA-MADELEINE

	Chalutiers			Seineurs	
Année	82' et 87'	117'	Plus de 150'	89' et 98' à 110'	Total
1968	1	2	1	2	6
1969	2	2	1	0	5
1970	2	2	1	2	7
1971	2	2	1	2	7
TOTAL	7	8	4	6	25

Chacune de ces unités de pêche aura une vie théorique de quelque 20 ans. Cependant, il est à prévoir que leur utilisation effective sera plus courte. En effet, il peut fort bien arriver que les découvertes techniques contribuent à rendre désuètes ces unités.

6- Sources de financement

Les sources de financement pour la construction de ces bateaux seront tripartites: le fédéral, le provincial et le local. La contribution du fédéral sera de 50% du coût de la construction. La contribution provinciale devra être modifiée: nous proposons que le gouvernement provincial verse, sur les 82', une subvention d'environ 50% du coût après le subside fédéral (1). Le reste, jusqu'à concurrence de 95% du coût total de construction du bateau, serait prêté sans intérêt par l'Etat du Québec au propriétaire (capitaine ou producteur). Le dépôt initial de l'armateur sera de 5 ou 10% du coût après subside fédéral. Le bateau devrait se payer dans 8 ans et un remboursement annuel minimum sera obligatoire (2), bien que, normalement, il soit remboursable à raison de plus ou moins 14% des prises (3). Le gouvernement du Québec se retirerait du financement des réparations (4).

---

(1) Un nouveau système de financement des bateaux est proposé au projet 26 du cahier sur la Pêche: Refonte du système de financement de l'achat et des réparations des navires de pêche

(2) Dans le cahier des Pêches, voir recommandation 11: Que les propriétaires de navires sous-utilisés soient pénalisés.

(3) Idem, voir recommandation 10: Que le pourcentage des revenus bruts servant à rembourser les emprunts soit modifié.

(4) Idem, Projet sur la Refonte du système de financement.

7- Coût pour la période de mise en oeuvre et la période d'opération

Les coûts de construction de tels chalutiers varieront selon leur taille. Cependant, on estime actuellement, et ceci est valable pour les cinq années à venir, qu'un bateau de pêche aux espèces de fond doit coûter $150,000 par million de livres de prises annuelles. Pour plus de sécurité, nous évaluons les coûts moyens de construction des bateaux du Québec à 20% de plus que les coûts moyens de construction des bateaux de l'Est du pays, étant donné que ces mêmes coûts sont déjà d'environ 10% plus élevés au Québec et qu'ils s'accroîtront d'ici 1971.

TABLEAU 9: COUT MOYEN DE CONSTRUCTION DE DIVERS TYPES DE CHALUTIERS

Types de chalutiers	Coût moyen atlantique 1964-1965 *	Coût moyen estimé au Québec 1966-1971
82', acier (à pêche de côté)	$ 241,069	$ 289,280
117', acier (à pêche arrière)	515,165	618,200
Plus de 150', acier	950,000	1,140,000
89', acier (chalutiers-seineurs à pêche de côté)	340,000	408,000
98', acier (chalutiers-seineurs à pêche arrière)	415,000	498,000

* Source: Proskie, John, Some Economic Considerations Relating to Canadian Atlantic Offshore Fishing Vessels, p. 25, Economics Service, Department of Fisheries of Canada, Ottawa, 1966.

Les coûts totaux de construction des 25 bateaux seraient donc de $14,248,560 pour la période 1968-71 inclusivement. La part du ministère des Pêcheries (fédéral) serait de $7,124,280. Celle du gouvernement provincial consisterait en des subsides variant entre $2,564,740 et $3,205,926 et des prêts sans intérêt de $3,205,926 à $3,847,111. La part des capitaines ou producteurs sera de $712,428.

TABLEAU 10: COUTS TOTAUX DE CONSTRUCTION POUR LE DEVELOPPEMENT DE LA FLOTTE DES ILES, DE 1968 A 1971 INCLUSIVEMENT

Type de navires	Coût unitaire $	Nombre	Coût total $
82'	289,280	7	2,024,960
117'	618,200	8	4,945,600
155'	1,140,000	4	4,560,000
89'	408,000	3	1,224,000
98'	498,000	3	1,494,000
TOTAL	-	25	14,248,560

Ce chiffre de $14,248,560 représente l'investissement total attribuable aux navires au moment de la construction et aucune autre dépense d'investissement n'est à prévoir pour la vie utile de ces bateaux, à moins que les progrès techniques réclament des modifications importantes. Ce montant total de $14,248,560 serait ainsi réparti entre les gouvernements et les propriétaires:

TABLEAU 11: REPARTITION DES COUTS DE CONSTRUCTION ENTRE LES GOUVERNEMENTS ET LES PROPRIETAIRES, 1968-1971

Année	Fédéral $ (subsides)	Provincial (subsides & prêts)	Local $	Total $
1968	1,830,840	1,647,756	183,084	3,661,680
1969	1,477,480	1,329,732	147,748	2,954,960
1970	1,885,480	1,696,932	188,548	3,770,960
1971	1,930,480	1,737,432	193,048	3,860,960
TOTAL	7,124,280	6,411,852	712,428	14,248,560

8- Revenus escomptés

Les revenus bruts provenant de l'opération d'une flotte de bateaux de pêche sont directement fonction du volume de poisson débarqué et du prix payé pour ce poisson. Or, il est important d'obtenir les revenus nets les plus élevés possible. Pour ce faire, il faut porter une attention spéciale aux frais d'opération (1).

Nous avons déjà mentionné qu'un chalutier de 82' devrait prendre des prises annuelles moyennes de 1,500,000 livres; un 117', des prises de 3,500,000 livres et un 155', des prises de 5,000,000 livres environ. Les capacités annuelles

(1) Voir la recommandation 31 du cahier sur les Pêches: création d'un service de pêche expérimentale.

de captures des 117' et 155' sont supérieures à ces chiffres, mais on ne tient compte ici que des prises qui peuvent effectivement être débarquées aux Iles.

Alors que plus de la moitié des prises des 82' seront composées de sébaste, les captures des 117' seront composées de morue, d'aiglefin, de merlan et de plie, et celles des 155' de plie, d'aiglefin, et de morue: ainsi, la valeur totale des captures pour chaque type de bateau ne sera pas directement proportionnée au volume des prises, car la valeur des espèces capturées varie.

Les revenus bruts annuels d'un 82' seront d'environ $55,000; ceux d'un 117' dépasseront $165,000, et ceux d'un 155' seront égaux à $210,000 environ, de sorte que les revenus annuels bruts totaux des 19 chalutiers de pêche hauturière seront de $2,545,000. Les revenus bruts des 6 chalutiers-seineurs seront de l'ordre de $70,000 par bateau, provenant spécialement du débarquement de pélagiques, donnant un total d'environ $420,000. Les revenus bruts totaux annuels des 25 bateaux construits entre 1968 et 1972, pour les prises débarquées aux Iles-de-la-Madeleine, seront d'environ $2,965,000.

TABLEAU 12: DISTRIBUTION THEORIQUE DES REVENUS BRUTS ANNUELS PREVUS DES NOUVELLES UNITES DE LA FLOTTE DES ILES-DE-LA-MADELEINE, PAR CLASSE, EN 1971

Types de navires	Nombre de navires	Revenus bruts Par navire	Totaux
82' à 87'	7	$ 55,000	$ 385,000
117'	8	165,000	1,320,000
155'	4	210,000	840,000
89', et 98' à 110'	6	70,000	420,000
TOTAL	25	-	2,965,000

Ces revenus bruts annuels de $2,965,000 permettront des remboursements au compte capital de quelque $430,000 et des revenus nets aux pêcheurs d'environ $1,000,000.

9- Main-d'oeuvre

Quelque 275 pêcheurs trouveront du travail pendant 10 et 11 mois par année sur ces nouveaux bateaux. Il faudrait, théoriquement, 250 pêcheurs sur ces navires; mais afin d'en assurer une plus grande utilisation, il faudra pouvoir compter sur des substituts qui remplaceront les membres d'équipage qui devront s'absenter.

Ces 275 pêcheurs devront être répartis de la façon suivante (1):

30 capitaines
15 assistants-capitaines (mates)
8 maîtres-seineurs
15 maîtres d'équipage (boatswains)
30 ingénieurs ou chefs mécaniciens
32 responsables du glaçage du poisson
30 responsables de la cuisine
125 hommes de pont.

Pour permettre une opération rationnelle de ces 25 navires, il faudra mettre en place une équipe d'entretien et réparation qui embauchera quelque 11 travailleurs (2).

---

(1) A noter que ceci ne constitue pas les effectifs humains totaux de la flotte des Iles, mais représente les nouveaux équipages (capitaines, assistants, équipages, etc) réclamés par le développement de la flotte. Le nombre total de pêcheurs hauturiers sera de 380 environ.

(2) Le projet sur l'Etablissement d'équipes d'entretien et de réparation dans les centres de pêche majeurs du territoire-pilote explicite ce point. Voir cahier sur la Pêche, projet 30.

Si, pour opérer adéquatement ces 25 nouveaux chalutiers et chalutiers-seineurs, il faut quelque 275 pêcheurs et une équipe d'entretien et réparation groupant quelque 11 employés additionnels, les prises réalisées par ces bateaux procureront quelque 500-550 emplois au niveau de la transformation et consolideront d'autant le secteur des services qui, pour quelque 2,300 à 2,400 travailleurs au primaire et secondaire, procurera, dès 1971, 1,200 à 1,300 emplois, soit une augmentation de 41% sur 1961, alors que le primaire et le secondaire n'augmenteront (en chiffre absolu) que de 4% pendant la même période.

10- Consultation

Dans ses grandes lignes, ce projet a fait l'objet d'une consultation et tous les organismes consultés (1) ont signifié leur assentiment à un tel développement.

Tous ces organismes ont reconnu la nécessité d'un développement de la pêche hauturière qui permettrait d'accroître les prises annuelles d'au moins 50 à 60 millions de livres par année, dans une période de temps inférieure ou égale à 5 ans. On a également encouragé le développement de la pêche aux espèces pélagiques au moyen d'harenguiers ou seineurs.

---

(1) Les comités locaux, le Comité de zone des Iles et le Comité Consultatif Régional des Pêches.

PROJET 3: Nouvelles usines de filetage et relocalisation de celles qui existent, en fonction du centre de pêche

Dans les objectifs de longue période, nous avons souligné la nécessité d'une consolidation complète des unités de production de la pêche hauturière, insistant sur les avantages d'une centralisation des opérations de la flotte de pêche, ainsi que des services et équipements requis.

Les usines actuelles de filetage sont dispersées à la grandeur des Iles; leur capacité de production est insuffisante pour répondre aux exigences du développement de la pêche hauturière aux Iles et leur localisation n'est pas toujours fonctionnelle.

1- Nature du projet

Le présent projet a d'abord trait aux usines de transformation exigées par le développement de la pêche hauturière dans un centre de pêche commerciale et analyse ensuite les implications de la création de ce centre sur les usines actuelles.

Il concerne d'abord la construction d'une usine de filetage d'une capacité effective atteignant 40 millions de livres sur une période de production de 10 mois, reliée par un pipe-line, à l'usine de sous-produits, la Canapro Ltée.

Dans une étape ultérieure, une seconde usine, munie de son propre département de sous-produits, viendra compléter l'équipement de ce centre de pêche. Elle devrait normalement être la propriété des coopératives. Cette deuxième usine sera issue de la relocalisation de l'usine de l'Etang-du-Nord. De plus, l'usine de Grande-Entrée est appelée, éventuellement, à disparaître.

Il semble que le gouvernement ait arrêté son choix sur la localisation du centre de pêche. En effet, il entreprend actuellement à Cap-aux-Meules la construction d'un entrepôt frigorifique et autorise la compagnie Gorton Pew à construire, à cet endroit, sa nouvelle usine de filetage: il s'agit d'une des deux usines qui font l'objet du présent projet, usine d'une capacité initiale de plus de 25,000,000 livres, et qui pourra facilement être rééquipée pour transformer, sur une période de dix mois, 40,000,000 livres.

Au début, elle devra cependant être alimentée grâce à la méthode traditionnelle du "tracteur et de la boîte", car l'installation portuaire ne sera pas mise en chantier lorsque l'usine commencera à opérer (1).

Pourvue de trois chaînes de production, cette usine pourra transformer 150,000 livres de morue par journée de neuf heures. Le filetage sera d'abord fait manuellement.

Au cours des deux prochaines années, la nouvelle usine recevra les débarquements des chalutiers qui opèrent actuellement pour le compte de

---

(1) Ceci constitue un handicap majeur à la rentabilité de l'usine. Il est assez bizarre qu'on entreprenne l'organisation d'un centre de pêche d'une telle envergure, qu'on veut moderne, en réalisant les aménagements à terre sans avoir préalablement obtenu des Travaux Publics fédéraux la confirmation des possibilités portuaires du site choisi et l'assurance que les travaux seraient entrepris.

la Gorton Pew (1) et, à compter de 1968, elle pourra opérer à pleine capacité.

Il sera important pour la Gorton Pew de relier son usine de filetage à l'usine de sous-produits Canapro Ltée, par un pipe-line. Ce pipeline permettra une économie très appréciable dans le transport des déchets et des pélagiques à l'usine de sous-produits (2). Dès 1969, celle-ci opèrera à pleine capacité, transformant plus de 50,000 tonnes de pélagiques et déchets de poisson.

En plus de cette économie réalisée dans les frais de transport, ce pipe-line permettra une plus grande utilisation des déchets. Il permettra de réduire les frais d'installation d'un système d'égout muni d'un filtre spécial: les eaux de plancher pourront être acheminées à l'usine de traitement de la municipalité, alors que les eaux qui auront servi dans la manipulation du poisson seront acheminées, avec les déchets, à l'usine de sous-produits, qui sera pourvue de sa propre usine de traitement (1966).

---

(1) L'usine de Havre-Aubert devra être fermée la première année de production de cette nouvelle usine de Cap-aux-Meules, afin de permettre la réparation de l'entrepôt frigorifique et de l'usine de congélation de Havre-Aubert. Même si ces réparations étaient terminées à la fin de 1967, il n'y aurait pas avantage pour la Gorton Pew à opérer son usine de Havre-Aubert à ce moment-là, car les prises reçues des pêcheurs, au lieu de s'accroître, diminueront par rapport aux prises de 1964-65, par suite de la diminution du nombre de bateaux. Dès 1968 ou 1969, lorsque de nouvelles unités de la flotte commenceront à opérer, on pourra peut-être ouvrir de nouveau cette usine.

(2) Les frais de transport sont d'environ $1.50 la tonne.

Il faudra prévoir, en 1969, la construction d'une seconde usine, munie de son département de sous-produits. Cette usine sera vraisemblablement la propriété des coopératives. Sa capacité annuelle de production sera de 30,000,000 livres.

2- Place dans le Plan

Le projet qui précède a servi à préciser l'essor considérable que doit connaître la pêche hauturière aux Iles, alors que le premier projet du présent programme concernait l'infrastructure du développement économique proposé, qui prendra sa force dans la consolidation des unités de production existantes.

Ce projet, sur la modernisation et la consolidation des unités de production des espèces de fond, est indispensable pour compléter le présent programme, qui a trait au développement de la pêche hauturière et qui constituera une incitation à la concentration de la population, des équipements et des services.

3- Localisation

Ce projet sera réalisé à Cap-aux-Meules ou Gros-Cap, selon la localisation même de l'installation portuaire.

4- Centres de décision impliqués

Ce projet concerne d'abord la compagnie Gorton Pew, qui doit réaliser la construction de la première usine. C'est, de toute évidence, au secteur coopératif, s'il réussit à s'organiser et raffermir sa situation économique, que reviendra

la responsabilité de l'implantation de la seconde usine de ce centre. Cependant, si le secteur coopératif doit opérer cette usine, il devra compter sur des pêcheurs-membres et ne pas continuer à opérer grâce aux prises de pêcheurs non-membres comme c'est le cas pour l'usine actuelle que la Coopérative Centrale possède à l'Etang-du-Nord.

La nouvelle Coopérative Régionale des Iles (1) devrait être affiliée à la Coopérative des Pêcheurs-Unis du Québec, à qui on devrait confier l'opération de cette usine et, d'une façon générale, la responsabilité complète du développement de la pêche hauturière du secteur coopératif.

Dans une telle éventualité, l'usine de l'Etang-du-Nord serait transplantée dans le centre de pêche. La nouvelle usine construite sera munie d'un département de sous-produits.

5- Période de mise en oeuvre et période d'opération

L'usine de la Gorton Pew, d'une capacité initiale de 30,000,000 livres, actuellement en construction à Cap-aux-Meules, sera défavorisée au départ par suite du fait que les bateaux ne pourront l'approvisionner directement. Ceci explique l'urgence de l'installation portuaire, car cette usine commencera à opérer au début de 1967.

La construction du pipe-line devra être effectuée en 1967, car, dès 1968, les débarquements de poisson de fond et de pélagiques seront

---

(1) Plus d'explicitations à ce sujet sont fournies au Projet 7 qui traite de la consolidation des homarderies.

considérables. L'usine à propriété des coopératives devra être construite en 1969 pour opérer au début de 1970.

6- Sources et coût du financement

Les deux principales sources de financement seront la Compagnie Gorton Pew et les pêcheurs-membres des coopératives, pour des déboursés de plus de $600,000, d'ici 1972.

Les investissements totaux exigés pour la construction de l'usine et du pipe-line de la Gorton Pew seront de l'ordre de $450,000 à $500,000 (1). Le même montant sera réclamé trois ans plus tard, du mouvement coopératif.

7- Revenus escomptés

Pour réaliser ces trois constructions (les deux usines et le pipe-line), on aura versé des salaires s'élevant à plus de $300,000 et de plus, au terme du Premier Plan, ces deux usines permettront annuellement une valeur de la production de plus de $5,000,000, en blocs et filets congelés, et environ $1,500,000 en huile et farine de poisson. Les emplois procurés par les usines de filetage seulement permettront $1,300,000 en salaires de production et les usines de traitement plus de $250,000. Les revenus indirects procurés par ces deux usines seront considérables, bien qu'il soit difficile de les

---

(1) Pour contribution du gouvernement, voir le chapitre Objectif de création d'activités dynamiques nouvelles, deuxième partie: Les Secteurs de l'Industrie et des Mines, cahier 6.

préciser. De plus, ils ne doivent être attribués à aucun projet particulier, mais répartis sur l'ensemble.

8- Main-d'oeuvre

Ces deux usines de filetage permettront d'embaucher quelque 575 travailleurs qui réaliseront environ 1,100,000 heures-homme de travail pour transformer 75 millions de livres de poisson. A ce 1,100,000 heures de travail s'ajouteront quelque 150,000 heures dans les usines de sous-produits qui fourniront du travail à environ 75 travailleurs (1). Il s'agira d'emplois relativement stables et permanents: en effet, ces 650 travailleurs réaliseront en moyenne quelque 1,800 heures de travail, réparties sur une période de 37 à 39 semaines.

9- Consultation

La nécessité d'une consolidation et d'une modernisation des usines de filetage est reconnue. De plus, à la suite de l'incendie qui a détruit pendant l'hiver 1964, l'usine que la Gordon Pew possédait à Cap-aux-Meules, tous reconnaissaient le besoin pour ce producteur de reconstruire.

Parmi les organismes consultés, plusieurs, dont le Syndicat des Pêcheurs Hauturiers et les Coopératives de production des Iles, ont même réclamé

---

(1) Plus de 50% de ces 150,000 heures de travail seront attribuables aux débarquements de pélagiques.

une centralisation complète des unités de production, non seulement des usines de filetage, mais aussi des autres types d'usines.

RECOMMANDATION 1: Qu'on étudie les possibilités d'implantation de l'élevage du vison aux Iles.

En plus de suivre de près l'expérience de l'établissement d'une ferme-type d'élevage du vison en Gaspésie, nous recommandons d'effectuer, dans le plus bref délai possible, des études sur les possibilités de récupérer la viande de phoque pour nourrir le vison. En effet, l'absence de viande rouge semble, à prime abord, le seul obstacle à l'implantation de telles fermes aux Iles.

Il faudra analyser plus spécialement les techniques de récupération (type de bateau et (ou) d'hélicoptère), la nécessité ou non d'éviscération, le temps requis, le coût, les quantités et la qualité du produit, l'opportunité de récupérer les carcasses du "Golfe" et du "Front", etc.

L'objectif de 100,000 têtes de visons en 1976 semble réaliste si, évidemment, l'approvisionnement en viande rouge est possible à coûts qui permettent de rencontrer la concurrence (1).

---

(1) En se référant au projet de l'établissement d'une ferme-type d'élevage du vison dans le cahier sur l'Agriculture, on pourra évaluer l'importance économique d'un tel projet.

PROGRAMME 2: INTENSIFICATION DE L'EFFORT DE PECHE DU PECHEUR COTIER

Au moment d'expliciter les objectifs de développement, on a insisté sur la nécessité de limiter, au terme du présent Plan, le nombre de pêcheurs côtiers au nombre de personnes pouvant pêcher le homard. De plus, on a également précisé que si leur nombre devait être fixé à environ 500 bateaux en 1972, il devrait diminuer par la suite.

La pêche au homard domine la pêche côtière: la pêche aux autres espèces est très faible. Vu que cette pêche au homard se pratique sur deux mois seulement, il faut penser à organiser la pêche aux autres espèces en complémentarité avec la pêche au homard.

En effet, tout comme il est impensable de croire qu'un pêcheur puisse vivre des revenus obtenus grâce à deux mois de pêche, ainsi il serait irrationnel de ne pas tenter d'accroître l'utilisation effective des bateaux côtiers.

Pour réaliser ce programme qui consiste à réduire le nombre de pêcheurs côtiers au nombre de pêcheurs de homard et à inciter ces pêcheurs de homard à pratiquer d'autres pêches après la saison du homard, deux projets sont nécessaires: la modernisation des bateaux et équipements pour la pêche côtière diversifiée et la prime à l'exploitation des espèces de fond pour les pêcheurs côtiers.

PROJET 4: Modernisation des bateaux et équipements pour la pêche côtière diversifiée

On a vu que l'effort de pêche du côtier est presque nul après la saison du homard et qu'il arrive que l'embarcation ne soit pas fonctionnelle pour réaliser le genre de pêche désiré, ou encore,

ce qui est plus fréquent, que le pêcheur n'a pas les disponibilités financières qui lui permettent d'acheter les agrès de pêche requis.

1- Nature du projet

Le présent projet vise la construction de bateaux côtiers adaptés et les équipements de pêche (agrès) que doivent posséder ces bateaux afin d'effectuer une pêche côtière diversifiée.

Ce projet doit pouvoir rendre le pêcheur apte financièrement à se procurer tout agrès jugé nécessaire pour réaliser certains types de pêche aux Iles: ainsi, par exemple, la drague à pétoncles pour le pêcheur côtier qui a un bateau suffisamment gros, le chalut pour la pêche à la plie et à la morue avec des bateaux côtiers de taille convenable, ou encore l'utilisation de la seine (danoise ou poche) et du filet maillant, plus spécialement pour espèces pélagiques, la palangre **(hissée sur treuil et dont chaque hameçon se détache de la ligne maîtresse et peut être boetté d'avance)**, etc.

Par le présent projet, nous proposons que le Gouvernement fédéral donne un subside de 25% du coût de construction, pour un bateau côtier de plus de 35 pieds et de moins de 45 pieds de longueur. **Le bateau et ses agrès ou équipements fixes pourront être couverts par le subside. La valeur totale maximum couverte par le subside sera de $12,500, ce qui représente un subside maximum de $3,125 (1).**

Nous proposons que le Gouvernement provincial accorde le même subside que le fédéral sur la construction du bateau. Le pêcheur devra payer

---

(1) Ceci ne change rien aux lois actuelles.

lui-même une part initiale de $2,000 sur le coût total de construction du bateau et des agrès fixes, part qu'il pourra emprunter en vertu de la loi du Crédit Maritime.

Le reste, auquel s'ajoutera le coût des agrès de pêche (autres que les agrès fixes) ne devant toutefois pas dépasser les $12,000, pourrait être prêté sans intérêt par le Gouvernement provincial, et remboursé à raison de 14% de la valeur des prises, avec un remboursement minimum annuel de 17% du montant total prêté, si le prêt est consenti sur le bateau et les agrès et 20% s'il est consenti sur les agrès seulement. Ces mesures visent à assurer le remboursement complet pendant la vie utile moyenne du bateau et des agrès, à en favoriser l'utilisation effective et à éviter l'achat de bateau ou d'agrès qui ne seraient pas adaptés aux conditions de pêche.

Dans le cas d'achat d'agrès de pêche qui n'accompagneraient pas l'achat d'un bateau ou moteur, il faudrait, pour obtenir un prêt du Gouvernement, un achat minimum de $1,500; le montant payé par le pêcheur, en dépôt initial, serait de $500 minimum, avec maximum de 20% du montant emprunté, lequel ne devrait pas dépasser $10,000. Le remboursement du prêt se ferait également à raison de 14% de la valeur des prises, avec minimum de remboursement annuel de 20% du montant emprunté. Nous suggérons que tout pêcheur qui ne rencontrerait pas ses échéances se voit placé sur une liste d'inéligibilité à toute aide financière du Gouvernement.

Pendant la durée du Premier Plan quinquennal, au maximum 20 bateaux par année pourraient être couverts par ce prêt. On évitera ainsi une surcapitalisation massive dans des unités qui ne seraient pas adéquatement utilisées. Le nombre de prêts consentis sur les agrès de pêche, bien que pouvant s'étendre à tous les pêcheurs côtiers (avec cependant un maximum de 500 bateaux) devra être limité, selon le type de pêche. Ainsi, par exemple, on ne devra pas consentir plus de 100

prêts pour achat de dragues à pétoncles (1), sur des bateaux d'au moins 36 pieds, à moins évidemment que de nouveaux bancs très productifs soient découverts. De plus, étant donné qu'une législation en défend l'exploitation (sur les bancs connus) avant le 1er juillet, aucun prêt de cette nature ne devra être accordé avant le mois de juin de chaque année. On évitera ainsi des capitalisations dispendieuses: la productivité des bancs pourra alors être connue; de plus le pêcheur pourra s'équiper à temps pour opérer le 1er juillet.

Le nombre de prêts pour chaluts à plie et morue, pour seines danoises ou poches et filets maillants devra être limité et consenti uniquement après vérification de la rentabilité du type de pêche qu'on veut effectuer et de la possibilité d'écoulement de la production ainsi réalisée.

2- Place dans le Plan

Ce projet est important, étant donné la somme des investissements inutilisés après la pêche au homard et le grave problème de chômage qui en résulte. En effet, plus de 700 pêcheurs débrayent dès le début de juillet, à la fin de la saison du homard.

---

(1) Etant donné qu'il y a déjà plus de 60 bateaux des Iles qui ont pratiqué cette pêche l'an dernier, cette précaution vise à permettre à un maximum de 150 bateaux de pratiquer cette pêche.

3- Localisation

Ce projet peut s'appliquer indifféremment aux pêcheurs côtiers de n'importe quelle partie des Iles-de-la-Madeleine.

4- Centres de décision impliqués

Les centres de décision impliqués sont l'administration provinciale des Pêcheries, le ministère fédéral des Pêcheries et les pêcheurs désireux de posséder des bateaux à usages multiples et de les équiper convenablement.

5- Période de mise en oeuvre

L'échéancier d'un tel projet ne peut être fixé avec précision. Les prêts pour bateaux et équipements devront être consentis selon les besoins, pour remplacer des bateaux désaffectés et fournir l'équipement additionnel qui assure une intensification de l'effort de pêche, soit en multipliant les possibilités d'exploitation, soit en permettant une productivité accrue, contribuant à rentabiliser un type particulier d'exploitation.

Les nouveaux bateaux côtiers à fins multiples, construits de façon à supporter différents types d'équipements appropriés aux espèces recherchées, devraient être construits à un rythme ne dépassant pas 20 par année (1).

---

(1) Le rythme annuel de renouvellement des bateaux côtiers est de 40. Cependant, bien des pêcheurs ne sont pas disposés à changer de type de bateau, car ils sont satisfaits du modèle actuel.

Le nombre total de bateaux côtiers des Iles pour exploiter les pétoncles devrait être limité à 150 au maximum et les autres équipements devraient être fonctionnels le plus possible.

6- Sources de financement

Les sources de financement seront tripartites: le ministère fédéral des Pêcheries accordera un subside sur la construction des bateaux. En plus d'accorder un subside comparable à celui du fédéral, l'administration provinciale des Pêcheries devra consentir aux pêcheurs un prêt sans intérêt. Ce prêt sera fonction du montant qui restera une fois que le pêcheur aura versé $2,000 sur la

TABLEAU 13: SOURCES DE FINANCEMENT

	Subside		Pêcheurs	Prêt du Gouv. provincial
	Fédéral	Provincial		
Construction de bateau	25% maximum: $3,125	25% maximum: $3,125	Minimum de $2,000	Le reste, maximum: $4,000
Bateau et agrès	25% maximum: $3,125	25% maximum: $3,125	Minimum de $2,000	Le reste, maximum $12,000
Agrès	-	-	Minimum de $500 ou 20%	Le reste, maximum: $8,000

construction du bateau, et $500 ou 20% du coût des agrès de pêche. Les montants maxima admissibles aux subsides pour les bateaux et les agrès seront de $12,000, et les montants maxima prêtés pour les agrès, $8,000: au total, pour bateaux et agrès, les montants reconnus par les gouvernements seront de $20,250. Tout coût additionnel sera défrayé à 100% par le pêcheur.

7- Coût du financement

La contribution maximum du Gouvernement Fédéral consistera en un subside total annuel de $62,500, pour moins de $300,000 pendant le Premier Plan.

Le montant versé en subsides par le Gouvernement Provincial sera également inférieur à $300,000 pour 5 ans et le prêt cumulatif du Gouvernement Provincial, inférieur à $1,000,000.

Il est assez difficile de prévoir le coût exact de ce projet, étant donné que le comportement du pêcheur est imprévisible. En effet, si ce dernier considère que le bateau qu'il possède actuellement lui permet de pratiquer suffisamment de types de pêche, il le remplacera par un bateau semblable lorsqu'il sera désaffecté.

8- Revenus escomptés

Les revenus totaux escomptés par ces bateaux sont assez difficilement prévisibles. Ils varieront selon le nombre de pêcheurs qui accepteront de pratiquer différentes pêches et dans la mesure où ils pourront réaliser des pêches rentables sur une période de temps plus ou moins longue.

En analysant les modalités du remboursement annuel prévues selon différentes classes de prêts, il sera assez facile de prévoir une valeur minimum des prises.

TABLEAU 14: MODALITES DU REMBOURSEMENT ANNUEL

	Remboursement du prêt du Provincial	Remboursement des emprunts couverts par le Crédit Maritime (1)
Bateaux	14% de la valeur des prises, avec minimum de 15% du montant emprunté	10% de la valeur des prises, avec minimum de 25% du prêt
Bateaux & agrès	14% de la valeur des prises, avec minimum de 17% du montant emprunté	10% de la valeur des prises, avec minimum de 25% du prêt
Agrès	14% de la valeur des prises, avec minimum de 20% du montant emprunté	10% de la valeur des prises, avec minimum de 25% du prêt

(1) Le dépôt initial du pêcheur est garanti par le Crédit Maritime, si nécessaire.

Le tableau qui suit nous renseigne sur les remboursements annuels minima prévus, ainsi que sur la valeur minimum des prises exigées pour rentabiliser les bateaux polyvalents, en fonction des montants financés par le gouvernement.

TABLEAU 15: CLASSES DE PRETS, TAUX MOYEN DE REMBOURSEMENT AU GOUVERNEMENT, REMBOURSEMENT ANNUEL REQUIS ET VALEUR MINIMUM DES PRETS NECESSAIRES (1).

Classes de prêts	Remboursement annuel minimum	Taux de rembour-sement (2)	Valeur minimum des prises
$12,000	$2,040	17%	$14,570
10,000	1,700	18	12,140
8,000	1,360	19	9,715
6,000	1,020	20	7,290
4,000	680	20	4,860

(1) Nous avons dit qu'un emprunt effectué pour acheter un bateau et des agrès serait remboursé à raison de 14% de la valeur des prises, avec un minimum de 17% du montant emprunté. Ex: Revenus bruts exigés (x) pour rembourser, en 6 ans (17%) un emprunt de $12,000 (sans intérêt), en y affectant 14% des revenus des prises.

$$X = \frac{\$12,000 \times 17 \times 100}{14 \times 100} = \$14,570$$

(2) Un faible prêt aura vraisemblablement été consenti à l'achat d'agrès. Un emprunt de $12,000 sera sans doute appliqué à l'achat d'un bateau et d'agrès, d'où le taux de remboursement de 17%. Par contre, dès que le prêt s'élève à $10,000 ou moins, il peut n'avoir été consenti qu'à l'achat d'agrès; et plus le montant sera faible, plus le taux de remboursement sera élevé. C'est ce qui explique que le taux de remboursement croît dans la mesure où le montant du prêt a été faible. Ce taux d'ailleurs est approximatif (entre 17% et 20%).

Pour que les coûts estimés pour réaliser ce projet soient couverts, il faudra des revenus bruts annuels moyens de l'ordre de $13,200 par bateau. Nous estimons un emprunt moyen de $10,000, dont 50% sur bateau et agrès et 50% sur agrès seulement. Les revenus bruts minima requis pour 100 bateaux, en 1972, seraient alors de $1,320,000. Ce n'est qu'à cette condition, c'est-à-dire des revenus bruts moyens de $13,200 que ces bateaux seront économiquement rentables et obtiendront la faveur du pêcheur (1). Alors, ces 100 bateaux à fins multiples fourniront des revenus nets aux pêcheurs de l'ordre de $700,000 et les prises qu'ils réaliseront permettront une valeur de la production qui dépassera les $2,000,000, laissant des salaires à l'usine de quelque $400,000 (2).

9- Main-d'oeuvre

Sur ces bateaux, il faudrait maintenir en moyenne 3 hommes, sauf pendant la période de pêche au homard, alors qu'il n'en faudrait que deux. Cependant, pendant la période de pêche aux pétoncles, il serait nécessaire d'en embaucher 4. Il s'agit

---

(1) En effet, nous estimons qu'un emprunt sur bateau et agrès doit être remboursé dans 6 ans, alors qu'un emprunt sur agrès seulement doit être remboursé sur une période de 5 ans.

(2) Si ces bateaux n'exploitaient que le homard et les pétoncles, les salaires à l'usine ne seraient que de $190,000 (à moins qu'on vide à terre les coquilles de pétoncles).

donc d'un projet qui peut fournir de l'emploi à 300 pêcheurs sur une période de 6 à 7 mois, contribuer fortement à la stabilisation de l'emploi au secondaire et surtout assurer un effort de pêche accru.

Grâce à leur polyvalence, ces bateaux contribueront à atténuer le problème que l'ensemble des pêcheurs côtiers devra affronter d'ici peu et qui a trait au recrutement de leurs associés. Ces bateaux permettront une durée des opérations plus longue et par conséquent fourniront aux associés l'opportunité de réaliser des revenus comparables aux revenus des membres d'équipage sur les chalutiers, si on tient compte de l'effort de pêche fourni dans chacun des deux cas.

10- Consultation

Les bateaux à fins multiples ont déjà fait leur apparition aux Iles. Il ne s'agit pas de bateaux de style différent. Ce sont tout simplement de gros bateaux côtiers qu'on peut équiper pour réaliser différents types de pêche. De plus, les pêcheurs insistent fortement sur un accès facile à des modes de financement et de remboursement qui tiennent compte des prises et donc des revenus réalisés.

RECOMMANDATION 2:

Que l'Etat du Québec limite le nombre de bateaux côtiers de pêche commerciale aux Iles-de-la-Madeleine en fixant à 500 le nombre maximum de licences d'exploitation.

RECOMMANDATION 3:

Que le Québec limite, en fonction des possibilités d'exploitation, le nombre de prêts consentis aux pêcheurs désireux de s'équiper pour réaliser la pêche aux pétoncles.

PROJET 5: Primes à l'exploitation des espèces de fond par les pêcheurs côtiers

L'investissement réalisé dans la pêche côtière est élevé et aura tendance à s'accroître pendant les prochaines années, par suite de la possibilité d'exploitation du homard et de la nécessité de réaliser des pêches complémentaires. Actuellement, la pêche au homard terminée, le pêcheur côtier ne trouve aucune incitation réelle à poursuivre son effort, si on fait exception de la pêche aux pétoncles dont l'exploitation ne remonte qu'à 1965 et qui constitue, avec le homard, un autre type de pêche lucrative; cependant l'exploitation des pétoncles réclame un équipement additionnel dispendieux.

On a vu antérieurement que l'activité des pêcheurs était fortement ralentie à compter du début de juillet. Le présent projet vise à créer une nouvelle incitation à la pêche côtière. Sa réalisation contribuera à accroître le revenu annuel du pêcheur côtier, à amortir sur plus de jours de pêche la dépréciation de son équipement, à permettre une utilisation plus complète de l'ensemble des équipements du secondaire, à stabiliser l'emploi dans les usines de filetage et à accroître la rentabilité générale du secteur, en fournissant des espèces à valeur commerciale plus élevée que le sébaste qui constitue la prise dominante des chalutiers à cette époque de la saison de pêche.

1- Nature du projet

Le présent projet préconise le versement d'une prime progressive basée sur les prises de poisson de fond (morue, plie et flétan) réalisées après le 1er juillet par les pêcheurs côtiers. L'objectif poursuivi est d'inciter les pêcheurs côtiers, qui ne peuvent réaliser une pêche plus rentable, à exploiter les espèces de fond, relativement abondantes autour des Iles, mais dont la valeur au débarquement est faible, n'ayant pas augmenté en proportion des frais d'opération et du coût de la vie.

Le versement de la prime à compter du 1er juillet se justifie par le fait que l'effort de pêche des côtiers est maximum jusqu'au début de juillet.

Les montants et classes de la prime sont calculés d'après les prises réalisées par bateau côtier et non par pêcheur.

Le tableau de la page suivante résume la proposition. La prime croît jusqu'à ce que soit atteint un revenu brut des débarquements de $2,500 (ou un volume de prises de 50,000 livres). A ce niveau, la prime est maximum et égale $1,200. Le revenu brut par bateau, auquel s'ajoute la prime, est alors de $3,750 et peut être accru par des prises additionnelles vendues sans prime. Cette prime pourrait, théoriquement, s'appliquer aussi bien au volume des débarquements qu'à la valeur des prises. Cette méthode aurait l'avantage d'inciter le pêcheur à rechercher des espèces lucratives, comme le flétan qui est assez abondant au nord-est des Iles.

Dans le présent tableau, le revenu brut des débarquements des espèces de fond a été calculé sur une base de $0.05 la livre, prix qui sera vraisemblablement généralisé dans peu de temps.

TABLEAU 16: MONTANT MOYEN, TOTAL ET CUMULATIF DE LA PRIME PROPOSEE ET SON EFFET SUR LE REVENU DU PECHEUR, SELON CERTAINES CLASSES DE PRISES

Classe de débarquements (espèces de fond)	Prime proposée			Revenu brut des débarquements	Revenu brut Total	Equivalent du revenu brut en cents la livre
	Unitaire	Par classe	Cumulative			
'000 lbs	¢	$	$	$	$	¢
0 - 4.9	-	-	-	250	250	5.0
5 - 9.9	-	-	100 (1)	500	600	6.0
10 - 14.9	1	50	150	750	900	6.0
15 - 19.9	1.5	75	225	1000	1225	6.12
20 - 24.9	2.0	100	325	1250	1575	6.3
25 - 29.9	2.5	125	450	1500	1950	6.5
30 - 34.9	3.0	150	600	1750	2350	6.71
35 - 39.9	3.5	175	775	2000	2775	6.94
40 - 44.9	4.0	200	975	2250	3225	7.16
45 - 49.9	4.5	225	1200	2500	3700	7.4
50 - 54.9	0.0	-	1200	2750	3950	7.2

(1) Bonus versé pour le premier 10,000 livres.

Exemple: de 10,000 à 14,999 livres, la prime est de 1¢ la livre; de 15,000 à 19,999, de 1.5¢ etc.

2- Modalités d'exécution

La réalisation de ce projet de prime relève de l'initiative de l'administration provinciale des pêcheries. Afin d'en simplifier l'administration, on devra se servir de la statistique officielle du producteur pour établir les prises des pêcheurs après juillet.

Le versement de la prime pourrait être effectué pendant la saison de pêche ou après:

- Versement du bonus au pêcheur aussitôt que celui-ci aura atteint le cap des 10,000 livres et ensuite versement de la prime à chaque tranche de 5,000 livres. Cette méthode encouragerait les pêcheurs de façon tangible au cours de la saison de pêche;

- Accumulation des primes et versement par tranches mensuelles au cours de la saison morte, afin de régulariser les revenus. L'encouragement à la pêche, pendant la saison, pourrait prendre la forme de certificats garantissant les primes méritées.

Nous privilégions cette deuxième méthode étant donné que la saison d'inactivité est longue et que le pêcheur ne retire alors que son assurance-chômage. Cette façon de verser les primes contribuerait considérablement à la tenue d'un budget familial équilibré. Cependant, les deux méthodes suggérées devront être expliquées et discutées avec les pêcheurs.

3- Place dans le Plan

En précisant la nature de ce projet, on a défini la place qui lui revenait dans le Plan: la pêche côtière ne peut être abandonnée et les effectifs qui demeureront dans cette pêche sont considérables; il y a sous-utilisation de l'équipement et de la main-d'oeuvre, tant au primaire qu'au secondaire, les revenus sont bas, le chômage élevé.

Malgré la réorganisation et la modernisation de la flotte hauturière, la capacité des usines est telle que celles-ci devront compter sur les apports des pêcheurs côtiers pour fonctionner à une échelle raisonnable. La prime suscitera ces apports. Ce projet est donc important et une place de choix doit lui revenir dans ce Premier Plan.

4- Localisation

Ce projet ne s'applique évidemment comme tel qu'aux pêcheurs côtiers des Iles et ne peut être appliqué sans modifications aux pêcheurs côtiers des autres régions de pêche du Québec. D'ailleurs, un projet semblable à celui-ci est présenté pour les pêcheurs côtiers de la Gaspésie et adapté à la situation de la pêche côtière en Gaspésie (voir le cahier sur la pêche, projet 25).

5- Période de mise en oeuvre

Ce projet devrait être en vigueur dès le 1er juillet 1967. Il sera nécessaire d'analyser chaque année les effets de la prime, afin d'évaluer l'efficacité ou les faiblesses et pouvoir faire les ajustements qui pourront s'imposer ou encore l'éliminer au terme du Premier Plan: il sera nécessaire d'éliminer la prime si elle ne constitue pas une incitation valable à la pêche et, donc, ne remplit pas l'objectif qu'elle poursuit.

6- Coûts encourus

Il est assez difficile de prévoir avec précision les coûts impliqués par ce projet. Les coûts ne seront considérables que dans la mesure où la prime rencontrera l'objectif poursuivi. Si la prime proposée n'a aucune incitation sur l'effort de pêche, elle représentera un déboursé de moins de

$20,000 annuellement. Ainsi en attribuant la prime suggérée aux prises en espèces de fond réalisées après le 1er juillet 1965 par les pêcheurs côtiers des Iles, nous voyons qu'elle n'aurait signifié qu'un déboursé de $18,950.

Le tableau reproduit en page suivante montre la distribution des bateaux de pêche côtière selon le volume des prises en espèces de fond. Il nous a permis de calculer le montant théorique de la prime qu'il aurait fallu verser en 1965, et nous servira à fixer un objectif de prises pour les prochaines années.

Au total, 230 bateaux côtiers ont pratiqué la pêche aux espèces de fond après le 1er juillet, en 1965. Quelque 175 bateaux, soit 76% du total, ne se seraient pas qualifiés pour la prime, parce qu'ils ont réalisé des prises inférieures à 10,000 livres; 13.5% ont réalisé entre 10,000 et 20,000 livres; 5.0% entre 20,000 et 30,000 livres et 5.5% plus de 30,000 livres. Ces 230 bateaux côtiers ont rapporté des prises totales de 1,950,000 livres, après le premier juillet. La prime moyenne aurait donc été de 0.97¢ la livre; 2,233 sorties en mer furent effectuées, pour des prises quotidiennes de 873 livres, et la prime quotidienne, par bateau, n'aurait pas atteint $8.50.

Si cette prime joue son rôle d'incitation et contribue à l'augmentation de l'effort de pêche, elle amènera une plus forte concentration des bateaux côtiers dans des classes de prises supérieures, les rendant ainsi éligibles à la prime ou encore à une prime unitaire plus élevée.

Nous faisons l'hypothèse que 230 bateaux côtiers, soit moins de 50% du total, pratiqueront cette pêche pendant près de 40 jours en moyenne après le 1er juillet (1). Les prises moyennes varieraient alors entre 30,000 et 35,000 livres, pour une prime moyenne qui s'établirait approximativement à 1.5¢ la livre. Les prises totales pourraient alors s'élever à 7 ou 8 millions de livres, pour une prime annuelle totale de $100,000 à $120,000. Le montant exigé, pendant les cinq prochaines années, pourrait atteindre $500,000

---

(1) Les autres bateaux feront la pêche aux pétoncles, au homard d'Anticosti ou seront inactifs.

TABLEAU 17 : DISTRIBUTION DES BATEAUX DE PECHE COTIERE DES ILES, SELON LE VOLUME DES PRISES REALISEES EN ESPECES DE FOND, APRES LE 1er JUILLET, EN 1965 EN TENANT COMPTE DE LA LOCALISATION DES PECHEURS

Distribution par classe / Localité	Moins de 5	5 à 9.9	10 à 14.9	15 à 19.9	20 à 24.9	25 à 29.9	30 à 34.9	35 à 39.9	40 à 44.9	45 à 49.9	50 à 54.9	55 à 59.9	Plus de 60	Total
Ile du Havre-Aubert (1)	36	13	11	4	4	2	1	1	3	1	2	0	1	79
Etang-du-Nord	16	8	4	4	4	1	1	0	0	0	1	0	1	40
Grosse-Isle & Old Harry	54	9	4											67
Fatima	0	5	4	1										10
Grande-Entrée	18	3												21
Pointe-aux-Loups	7													7
Ile d'Entrée	4													4
Havre-aux-Maisons	2													2
TOTAL	137	38	23	9	8	3	2	1	3	1	3	0	2	230

(1) Comprend Bassin et Havre-Aubert

7- Revenus escomptés

Les revenus bruts moyens procurés après le 1er juillet pourraient s'élever à plus de $2150 par bateau dont $1,625 attribuables aux prises et $525 à la prime. Les revenus bruts supplémentaires atteindraient $500,000 annuellement.

Cette prime est donc susceptible de susciter cinq millions de prises additionnelles (sept millions au lieu de deux millions).

En référant aux chiffres de l'Esquisse du Plan, nous voyons que ces captures additionnelles permettront une valeur marchande additionnelle de $450,000 dont $100,000 iront en salaires (1) $30,000 en frais de transport, $15,000 en frais de congélation et d'entreposage, $25,000 en fournitures et emballage; $10,000 serviront à payer les frais fixes et à rémunérer le propriétaire. Les prises additionnelles contribueront donc à rentabiliser le secteur.

Chaque dollar que le gouvernement versera en prime permettra plus de $3.00 additionnels de revenus nets directs aux pêcheurs et employés d'usine pour effectuer les prises et les transformer (2).

---

(1) Dans les usines de filetage, les salaires seraient de quelque $90,000, soit 5 millions de livres à 1.82¢ la livre.

(2) Pour chaque million de livres: $15,000 en primes, des revenus bruts aux pêcheurs de $50,000 pour des revenus nets de $30,000 et des salaires de $19,400 dans les usines.

De plus, au primaire, la prime favorise les pêcheurs qui ont le plus besoin de revenus. C'est pour eux que l'incitation sera la plus forte. Le tableau 17 illustre cette situation: en effet, ce sont les pêcheurs de Bassin et Etang-du-Nord qui ont exploité les espèces de fond le plus intensément après le premier juillet; ce sont ces mêmes pêcheurs qui réalisent les revenus les plus bas à la pêche au homard (1).

Dans la mesure où la prime permettra à de nombreux pêcheurs d'obtenir des revenus nets élevés, son but sera atteint et le coût pour le gouvernement n'en sera, en définitive, que moins considérable. En effet, la prime demeurera toujours inférieure aux salaires qu'elle permettra de verser au secondaire et le pêcheur aura amélioré sa condition financière, l'économie des Iles n'en sera que plus prospère et une partie de la prime sera redistribuée, sous différentes formes, tant par les taxes foncières et de vente, que par l'impôt personnel. Cette mesure ne crée pas un simple pouvoir d'achat, elle est une incitation à la production, dans une branche de l'activité qui réclame une main-d'oeuvre considérable.

8- Main-d'oeuvre

Il est impossible de prévoir de façon absolue la contribution à l'emploi qui sera fournie par cette prime. Même si nous ne savons pas jusqu'à quel point elle sera une incitation à la pêche, il est toutefois assuré qu'elle favorise plus spécialement les pêcheurs qui en ont le plus besoin, soit

---

(1) Cf. Esquisse du Plan, Les Iles-de-la-Madeleine, Cahier 9, Tome 2, Tableaux IX et X en appendice.

ceux qui maintiendraient en opération de petits bateaux qui ne leur permettent pas d'exploiter les pétoncles, ceux qui ne réalisent que la pêche aux espèces de fond et dont l'âge est trop avancé pour qu'ils pensent à se diriger vers un autre type de pêche, et ceux enfin pour qui la pêche au homard n'aura pas été très lucrative; tous ceux-ci profiteront de la prime pour augmenter de façon satisfaisante leurs revenus de la pêche (Ce point est d'ailleurs confirmé par le tableau 17).

Basant nos prévisions sur la statistique de 1965, il est facile de prévoir l'emploi que procurera chaque $15,000 de primes versées (1). 1,000,000 livres de prises engendrées par $15,000 de primes réclamera 2,300 jours-hommes de pêche et exigera 17,000 heures-hommes de travail dans les usines de filetage et de sous-produits. Sans calculer tous les autres emplois que cette somme permettra de créer, ce $15,000, dans la mesure où il aura été une incitation à la pêche, c'est-à-dire aura permis un effort de pêche plus intensif, permettra près de 35,000 heures-hommes de travail.

9- Consultation

Les pêcheurs sont évidemment en faveur d'une prime à la prise. Cependant, ils auraient préféré un subside sur les prises de maquereau. Par contre, le B.A.E.Q. craint, actuellement, que ce dernier subside conduise à des surplus de production ou encore ne soit d'aucun secours au niveau du secondaire. En effet, les marchés actuels pour le maquereau saumuré sont limités. Il semble,

---

(1) Ce $15,000 représente la prime moyenne versée par million de livres de prises, à un coût moyen la livre de $1\frac{1}{2}¢$, soit des prises moyennes de 30,000 livres par bateau.

de plus, qu'il y a des difficultés à produire à coûts concurrentiels dans la conserve. Enfin, un subside, versé sur les prises de maquereau destiné à la farine et à l'huile de poisson, aurait une incitation sur l'effort de pêche, mais ne serait d'aucun secours pour assurer l'emploi au secondaire.

RECOMMANDATION 4: Qu'une première priorité de la recherche sur la technologie du poisson porte sur le maquereau

Le projet relatif à la création d'un service de recherche en technologie industrielle dans le cahier sur les pêches traite de la technologie du poisson. Il propose une expansion aux services techniques actuels de façon à pouvoir résoudre les problèmes de la production. Il importe, y souligne-t-on, de rechercher de nouvelles techniques de transformation du poisson et de nouveaux produits. On voudra bien y référer chaque fois qu'on abordera les problèmes de la technologie.

PROGRAMME 3: CONSOLIDATION ET MECANISATION DES UNITES DE PRODUCTION

L'absence de gestion appropriée et la multiplication d'unités de production de petite taille, constituent les deux principaux obstacles à la rentabilité du secteur secondaire.

Quelque 17 producteurs, dispersés un peu partout sur les Iles, se partagent une valeur de la production qui dépasse $5,000,000, selon une échelle qui varie entre $20,000 et plus d'un million de dollars par producteur.

Ces entreprises réalisent quatre types de production: le hareng fumé, la conserve de homard, le bloc et le filet congelés, les huiles et la farine de poisson. Le type de gestion est double: on rencontre des entreprises coopératives et des sociétés à propriétaire unique ou incorporées.

TABLEAU 18: DISTRIBUTION DES UNITES DE PRODUCTION, SELON LE TYPE DE PRODUCTION ET LE MODE DE GESTION, ILES-DE-LA-MADELEINE, 1965

Type de production \ Mode de gestion	Entreprises Coopératives	Firmes à propriétaire uni. et à "partnership"	Total
Conserve de homard	2	2	4
Hareng fumé	4	5	9
Blocs & filets	1	2	3
Sous-produits	0	1	1
TOTAL	7	10	17

Il est nécessaire de consolider certaines de ces entreprises (les homarderies et les usines de filetage) — en réalisant certaines fusions ou encore des relocalisations — et de mécaniser les fumoirs, pour en assurer la rentabilité.

De plus, au niveau des entreprises coopératives, on devra viser la consolidation complète des activités de production et de mise en marché, dans une seule coopérative d'envergure régionale. Il sera également nécessaire d'effectuer une réorganisation administrative et de prévoir la mise en place d'une nouvelle structure de participation réaliste (1).

Dans le cadre de la politique de consolidation des unités de production s'insèrent deux projets: la mécanisation des fumoirs (Projet 6) et la consolidation des homarderies (Projet 7).

Toutefois, avant de présenter ces deux projets, il importe de rappeler que le problème de la relocalisation des usines de filetage a été abordé au Projet 3, lorsqu'il s'est agi de parler des besoins du centre de pêche hauturière, en usines de blocs et filets et en usines de sous-produits.

PROJET 6: MECANISATION DES FUMOIRS

Le hareng fumé est un produit d'exportation. Les pays acheteurs (principalement les Antilles) sont très pauvres, ce qui contribue aux bas

---

(1) Le rapport du Comité de Consolidation des Coopératives de Pêcheurs des Iles-de-la-Madeleine, sur lequel ont siégé les représentants du B.A.E.Q., a inspiré certaines des recommandations qui seront faites dans le projet sur la Consolidation des homarderies. Ce rapport est intitulé: Projet de consolidation et de développement des Coopératives de pêcheurs des Iles-de-la-Madeleine, Service des Coopératives, Secrétariat de la Province, novembre 1965. (non publié).

prix du produit. L'instabilité politique de ces pays est grande ajoutant, à l'inconvénient du faible pouvoir d'achat, l'instabilité des prix.

Les coûts encourus pour réaliser cette production ont augmenté rapidement pendant les dix dernières années, alors que le prix du produit fini est demeuré sensiblement le même, contribuant ainsi à la non-rentabilité globale de ce type de production.

Le coût de la main-d'oeuvre est principalement responsable de cette augmentation. Le hareng fumé est en effet un type de production qui fait appel à une main-d'oeuvre considérable. Le coût des salaires a augmenté au point de représenter actuellement 59% de la valeur de la production. Il faut également noter l'importance des contenants dont le coût s'établit à 17% de la valeur totale de la production.

1- Nature du projet

Le présent projet en est un de mécanisation partielle et de rationalisation des opérations. En effet, il est absolument nécessaire que chaque producteur planifie l'ensemble de ses opérations et s'assure au jour le jour de la productivité de chaque travailleur.

Grâce à une mécanisation partielle et peu coûteuse et à une rationalisation des opérations, il est possible de réduire le coût unitaire (la boîte de hareng) en salaires de plus de 45% (de 96¢ à moins de 50¢), en versant des salaires moyens de $1.35 l'heure, soit une augmentation du taux horaire des salaires de 52% (1).

---

(1) Les salaires horaires moyens actuels sont de 85¢ et le coût moyen, en salaires, d'une boîte de hareng dépasse les 96¢.

Afin d'augmenter les chances de rentabiliser ce type d'entreprise, il importe de faire une étude très sérieuse (1) sur la possibilité d'utiliser un contenant moins dispendieux que la boîte de bois, possiblement la boîte de carton (2). S'il est nécessaire de conserver la boîte de bois, nous croyons qu'il y aurait lieu d'en mécaniser la fabrication.

Un autre poste de dépenses, que nous estimons trop élevé, est le fumage et le séchage (3). Dans cette action, il y a deux opérations distinctes à effectuer: d'abord le séchage du hareng qui se fait par la chaleur que dégage du bois dur qu'on fait brûler dans les fumoirs, et ensuite l'opération fumage, réalisée au moyen de bran de scie. Il y aura lieu également d'étudier les possibilités de réduire les dépenses du séchage (4).

---

(1) Nous croyons qu'une telle étude, ainsi que celle concernant le séchage au moyen d'air chaud, devrait être confiée au Conseil National des Recherches, qui est l'organisme le plus habilité pour effectuer de telles études.

(2) L'achat et le transport de la boîte de bois coûtent quelque 28¢, et sa fabrication 4¢.

(3) Nous ne parlons ici que du matériel employé pour réaliser le fumage et le séchage, que nous distinguons de l'<u>action</u> de fumer ou sécher qui réclame main-d'oeuvre.

(4) Etant donné que, d'une part, la température à l'intérieur d'un fumoir ne doit pas dépasser 80°F, et que, d'autre part, le hareng peut absorber l'humidité qu'il y a dans l'air lorsque la température baisse considérablement par temps humide, le séchage est rendu dispendieux tant par le bois brûlé que par la main-d'oeuvre utilisée, qui doit effectuer une surveillance de tous les instants. Nous pensons qu'il y aurait peut-être possibilité d'utiliser des fournaises à air chaud afin de garantir une température minimum uniforme dans toutes (voir suite de la note 4 page suivante).

Le présent projet analyse distinctement les quatre principales phases de la production, que nous identifierons de la façon suivante: la phase de préparation, le fumage, la fabrication des boîtes et la mise en boîte. C'est à la première de ces phases que se rattache plus spécifiquement le projet de mécanisation. Les autres phases ont davantage trait à la rationalisation des opérations ou encore à des développements techniques, qu'à la mécanisation comme telle.

Le coût unitaire des salaires, pour l'ensemble de ces phases, devra être inférieur à 50¢ (la boîte). Il pourra varier entre 40¢ et 50¢ la boîte, selon les facilités d'adaptater la mécanisation aux équipements existants et le souci du producteur de rationaliser ses opérations.

(suite de la note 4, page précédente)

les parties des fumoirs. On réduirait ainsi les coûts du bois et de la main-d'oeuvre responsable du fumage, la période du fumage et le pourcentage de la production classée seconde qualité, en augmentant la première qualité et ainsi les revenus totaux. Le Conseil National des Recherches devrait se voir confier cette étude. Il y a une autre manière de réduire le coût du fumage et de la main-d'oeuvre affectée à cette fin elle consite à obtenir une meilleure utilisation des fumoirs en y plaçant plus de hareng: si on laisse (et il s'agit d'un cas théorique) un espace de $2\frac{1}{2}$" au lieu de 3" entre chaque hareng sur la baguette et un espace libre de 4" au lieu de 5" entre chaque baguette, pour les mêmes déboursés totaux en bois, bran de scie, huile et salaires des responsables du fumage, on prépare de 15 à 20% de plus de production, réduisant d'autant le coût unitaire, ce qui n'est pas valeur négligeable, car cette phase de la production coûte 20¢ la boîte, dont 6¢ en main-d'oeuvre et 14¢ en matériel.

Les coûts de la main-d'oeuvre se distribueront ainsi:

	¢ la boîte
Phase de préparation	17.3
-Réception, salage et distribution aux enfileurs	1.6
-Enfilage (1)	9.3
-Distribution des baguettes et transport	1.6
-Accrochage	4.8
Salaires pour fumage	7.7
Fabrication des boîtes	4.0
Mise en boîte	16.5
Total	45.5

(1) Le coût de l'enfilage, par boîte, sera indépendant du volume de hareng enfilé par jour, car cette opération devra se faire "à la pièce". Le coût d'enfilage d'une boîte de hareng (C) sera obtenu en divisant le nombre de harengs nécessaires pour remplir une boîte (h) par le nombre de harengs enfilés sur chaque baguette (b) et en multipliant le quotient par le prix payé la baguette (p)

$$C = \frac{h \ p}{b}$$

Fixons le coût d'enfilage d'une baguette, d'après des quantités moyennes.

$h = 90$
$b = 17$
$p = 1.75¢$

$$C = \frac{90 \times 1.75}{17} = 9.3¢$$

S'il fallait compter 100 harengs par boîte, le coût d'enfilage serait de 10.3 cents au lieu de 9.3. Un bon enfileur peut facilement remplir 800 baguettes en 8 heures. Nous évaluons cependant la productivité moyenne à 662 baguettes, pour un salaire horaire moyen de $1.45 et un revenu quotidien de $11.60 pour 8 heures de travail.

Les opérations de la première phase sont: la réception du hareng, le salage, l'enfilage, le transport de la salle d'enfilage au fumoir et l'accrochage dans le fumoir.

Cette étape de production doit coûter moins de 18¢ la boîte: nous estimons que ces opérations peuvent coûter, en main-d'oeuvre, entre 16¢ et 18¢ la boîte. En effet, un maximum de 20 travailleurs suffira à préparer quotidiennement 250 barils, soit entre 1,250 et 1,300 boîtes de hareng (1).

Ces 20 travailleurs se distribueront ainsi:

-Réception du hareng, salage et distribution aux enfileurs	2
-Enfileurs	10
-Distribution des baguettes et transport (avec chariot)	2
-Accrochage	6
Total	20

Puisque les enfileurs travaillent à la pièce, ce sont les autres phases qu'il convient d'analyser avec soin.

a) Phase de préparation

Le hareng reçu par camion est déchargé dans un réservoir (2). De là, il est versé dans les

---

(1) Un baril de hareng équivaut à un minimum de 5 boîtes de hareng fumé.

(2) Il sera nécessaire de vérifier le pourcentage des pertes enregistrées avec le "hareng de pompe" et de le comparer au pourcentage de pertes du "hareng de panier"; de plus, il faudra vérifier l'hypothèse qui veut que le poids du "hareng de pompe" soit inférieur à celui du "hareng de panier", après fumage.

réservoirs de la saline, soit au moyen d'un trolley, soit au moyen d'un convoyeur incliné, dans lequel circule un jet d'eau. Le sel, qui est conservé au sec, doit être amené aux réservoirs sur rail également. Les salines ont une capacité du double de la production quotidienne.

La capacité de production quotidienne devrait varier entre 250 et 300 barils, de façon à assurer une utilisation fonctionnelle de chaque employé salarié, en adaptant le nombre d'enfileurs qui sont, eux, payés à la pièce.

Deux employés sont suffisants pour recevoir entre 250 et 300 barils de hareng par jour, en faire le salage, tout en distribuant aux enfileurs, les 250 barils saumurés (1). Ces deux employés

---

(1) La mécanisation de cette dernière opération est assez simple et peu dispendieuse. Il devrait y avoir normalement deux rangées de réservoirs à saline, dont l'une n'est séparée de la salle d'enfilage que par un mur dans lequel on a percé des orifices. Au moyen d'un treuil électrique qui se déplace sur rail au-dessus des réservoirs, on distribue le hareng sur la table inclinée des enfileurs. Le rail suspendu au-dessus des deux rangées de réservoirs doit être continu afin de permettre la circulation dans les deux sens, de façon à pouvoir permettre l'approvisionnement des enfileurs en même temps qu'on reçoit du hareng et prépare de la saumure. Pour réaliser cette étape de la mécanisation, on pourra s'inspirer des opérations des producteurs Harvie ou Delaney. On référera quelquefois implicitement à ces deux producteurs dans ce projet, d'abord parce qu'un effort considérable de mécanisation y est entrepris et ensuite parce que, par la force des choses, la mécanisation ne peut se faire identiquement chez les deux. La production du premier est fumée à l'intérieur d'une seule bâtisse, adjaçente à la salle d'enfilage, alors que le deuxième possède trois fumoirs, dont deux sont séparés par la route principale de la saline et de la salle d'enfilage. Chacun des autres producteurs pourra adapter sa mécanisation à celle qui devra être complétée chez l'un et (ou) l'autre de ces deux producteurs.

prépareront et livreront aux enfileurs entre 250 et 300 barils de hareng quotidiennement, soit la quantité requise pour réaliser de 1,250 à 1,500 boîtes de hareng, pour un coût variant entre 1.4¢ et 1.6¢ la boîte.

Le coût des salaires pour effectuer l'enfilage sera stable, car ce travail aura avantage à être fait à la pièce. Les baguettes remplies seront déposées sur des "chariots" à deux étages. L'étage supérieur est sur pentures afin de permettre de remplir le premier étage plus facilement.

Lorsqu'il est rempli, "le chariot" est élevé au moyen d'un treuil manuel et dirigé, grâce à un rail, vers les différentes sections des fumoirs (1) où il sera déposé sur un "dolly" et ensuite poussé à l'endroit précis d'où doit se faire l'opération suivante. De plus, l'utilisation des "dollies" contribue à hausser quelque peu le "chariot" et le place ainsi à la portée de celui qui devra le vider (2).

Puis, commence l'opération accrochage. Les baguettes devront être placées sur les crochets dont aura été munie la chaîne d'un convoyeur vertical, mobile, à châssis ajustable. Certaines longueurs de la chaîne, correspondant au niveau d'ajustement du châssis, seront facilement détachables,

---

(1) Le rail principal aura avantage à être placé près du fumoir pour que la structure qui le soutient prenne son appui sur la bâtisse elle-même et ne réclame pas un échafaudage spécial. Il devra y avoir un aiguillage devant chaque section du fumoir. Les aiguilles devront permettre l'aiguillage double pour desservir, du même rail principal, la section correspondante d'un second fumoir, situé de l'autre côté.

(2) S'il est impossible de relier la salle d'enfilage aux fumoirs au moyen d'un rail, il sera alors nécessaire d'utiliser un petit tracteur muni d'un "lève-tout" hydraulique qui amènera les chariots dans le fumoir.

grâce à des mailles amovibles. Les niveaux d'ajustement du chassis correspondront aux "couches" à remplir dans le fumoir. Un moteur électrique actionnera ce convoyeur. Sa vitesse devra être réduite, afin de laisser à l'accrocheur le temps d'effectuer son travail (1).

Trois employés devraient être suffisants pour l'opérer. Un autre avantage à ce convoyeur est le fait que les baguettes seront toujours maintenues horizontalement, ce qui évite la perte de nombreux harengs et accélère le travail de l'accrocheur, qui n'a pas à replacer le hareng sur la baguette. De plus, le travail lui est facilité par suite du fait que le hareng est "à sa main".

L'ensemble des opérations de cette phase de préparation du hareng ne devrait pas coûter plus de 18¢ la boîte.

b) Fumage

Nous avons parlé quelque peu de l'opération suivante, qui consiste à sécher et fumer le hareng. Nous croyons qu'une économie appréciable pourrait être réalisée grâce à une meilleure utilisation de la surface des fumoirs. Chaque fois qu'il sera possible d'ajouter plus de hareng dans une section d'un fumoir, sans affecter la qualité de la production, il sera important de le faire, contribuant ainsi à la réduction des coûts unitaires du fumage et séchage, qui s'élèvent à plus de 21¢ la boîte en combustible (14¢) et main-d'oeuvre (7¢).

---

(1) C'est d'ailleurs l'accrocheur qui aura le contrôle du convoyeur, afin de pouvoir l'arrêter lorsque nécessaire.

c) Fabrication des boîtes

S'il s'avère impossible d'utiliser un autre contenant que la boîte de bois, qui représente un déboursé de plus de 31¢ l'unité, il y aura avantage d'en réduire, si possible, le prix d'achat, ou encore le coût de fabrication.

d) Mise en boîte

L'opération de mise en boîte ne peut faire l'objet d'une mécanisation autre que pour amener le hareng à la table des empaqueteurs, si cette opération s'effectue ailleurs que dans le fumoir, et pour poser les couvercles. En effet, les autres opérations doivent se faire manuellement, afin de vérifier la qualité et le poids du produit.

Au niveau de cette opération, il faut maintenir le nombre voulu d'empaqueteurs qui assurera un ou des postes entiers aux autres étapes de l'opération.

Ainsi, par exemple, il semble que 10 empaqueteurs constituent le nombre voulu pour utiliser un travailleur qui défile le hareng sur les baguettes, soit directement sur les tables d'empaquetage au moyen d'entonnoirs, ou encore dans un contenant ou filet qu'un autre travailleur transporte aux tables d'empaquetage, au moyen du rail. Ce dernier travailleur peut également aider au transport des boîtes. Trois autres s'occupent de la pesée, vérification de la qualité, fermeture des boîtes et leur déplacement. D'où, au maximum 5 employés suffisent à assurer le travail de 10 empaqueteurs.

Pendant une journée de 8 heures, ces 15 travailleurs prépareront de 900 à 1,100 boîtes, pour un coût moyen la boîte variant entre 13.7¢ et 16.6¢. Chaque empaqueteur peut remplir de 90 à 110 boîtes par journée de 8 heures. Par suite d'un salaire horaire de $1.35, le salaire quotidien atteindra les $10.80.

2- Place dans le Plan

L'industrie du hareng saur est actuellement importante aux Iles-de-la-Madeleine surtout par les salaires qu'elle verse. Si elle ne peut devenir rentable, il faudra penser à l'abandonner. Cependant, nous sommes loin d'être convaincus de sa non-rentabilité, du moins en courte période (5 ans), si le présent projet est réalisé (1). C'est pourquoi nous considérons qu'il doit avoir une place de choix dans le Premier Plan.

Différentes raisons nous le font considérer comme prioritaire:

- Cette production est complémentaire aux homarderies

D'abord, il existe déjà une production aux Iles, qui ne peut être abandonnée, et qui ne dure que deux mois: la transformation du homard.

Les homarderies sont ouvertes du 10 mai au 10 juillet et embaucheront, en 1972, près de 300 employés. Ces mêmes travailleurs pourront, pour la plupart, préparer la production du hareng pour fumage, du 15-18 avril au 9 mai (2), et la mettre en

---

(1) Il peut arriver, en longue période, que ce type de production, le hareng saur, ne rencontre plus les préférences des consommateurs des pays importateurs.

(2) Si, au début de la saison, le hareng n'approche pas suffisamment de la côte, il faudra alors le capturer au moyen de chalutiers-senneurs. Peut-être y aurait-il avantage alors que quelques producteurs soient propriétaires d'un harenguier. Ils pourraient apporter les soins requis au hareng qui servira au fumage.

boîte du 10 juillet à la fin de juillet; ou encore, ils pourront, du 10 juillet au 20 août, préparer une autre production au fur et à mesure que celle du printemps sera mise en boîte (1).

- Il s'agit d'une production qui fait appel à beaucoup de main-d'oeuvre et qui contribue à une valeur ajoutée qui est élevée

Les 28,000 barils de hareng qui servent annuellement à la fabrication de bloaters, permettent des salaires 13 fois plus élevés et une valeur de la production trois fois plus grande que si la même quantité de hareng était transformée en huile et en farine (2).

- Les investissements sont inutilisables à d'autres fins

Les 26 fumoirs actuellement en opération aux Iles-de-la-Madeleine représentent un investissement initial de plus de $250,000, dont la valeur dépréciée dépasse encore $150,000. La valeur

---

(1) Le rythme de cette préparation sera fixé par les débarquements des senneurs ou harenguiers. Pour que cette deuxième production se fasse, il faudra que l'industrie du hareng fumé soit rentable (une deuxième production serait d'ailleurs une façon d'accroître la rentabilité, en divisant les coûts fixes) et que la demande et le prix se maintiennent.

(2) 28,000 barils de hareng

En bloaters:	des salaires de	$130,000 *
	une production de	$245,000
En sous-produits:	des salaires de	$ 10,000
	une production de	$ 95,000

* Actuellement

actuelle réelle de ces bâtisses et équipements serait plus élevée que la valeur initiale si cette industrie devenait rentable, alors qu'elle sera presque nulle si cette industrie ne peut survivre. En effet, il s'agit de bâtisses et équipements à peu près inutilisables à d'autres fins.

3- Localisation

Ce projet concerne les 9 producteurs de hareng fumé des Iles. Si le centre de pêche se développe à Cap-aux-Meules, 8 producteurs seulement seront concernés par ce projet, car la Coopérative Centrale devra enlever les quatre fumoirs qu'elle opère à cet endroit (1).

4- Centres de décision impliqués

Les principaux intéressés par ce projet sont les producteurs de hareng fumé et le gouvernement. Les producteurs devront d'abord prendre conscience du fait que l'industrie du hareng fumé doit être considérée au même titre que les autres industries: c'est-à-dire que tout doit être fait pour qu'elle devienne rentable. Il ne faudrait pas qu'on continue à prendre prétexte qu'elle est une source d'emploi pour qu'elle demeure une succursale du Service Social et continuer à en faire assumer les frais par le gouvernement.

Les producteurs devront suivre, en entrepreneurs, toutes les phases de la production et vérifier la qualité du travail et la productivité du travailleur à chaque jour.

---

(1) Ce point a d'ailleurs été abordé dans le projet 1, qui concerne l'infrastructure prévue pour le centre de pêche.

Ils devront dialoguer et se faire part les uns les autres des progrès techniques réalisés, en se souvenant qu'ils n'ont pas à concurrencer entre eux, mais qu'ils devront plutôt concurrencer les producteurs du Nouveau-Brunswick (1).

Le rôle du gouvernement sera double: il assistera financièrement les producteurs et leur fournira l'aide technique dont ils pourront avoir besoin pour réaliser le plus fonctionnellement possible la mécanisation proposée. En effet, les bâtisses (les chambres de réception du hareng, salines, salles d'enfilage et fumoirs), ne sont pas disposées de la même façon chez tous les producteurs, de sorte que la mécanisation ne pourra pas se normaliser uniformément chez tous.

Etant donné, de plus, que pour certains producteurs, plusieurs phases de cette mécanisation sont commencées ou même terminées, la collaboration du conseiller technique devra être adaptée. Chez ces derniers producteurs, il pourra aider à l'expérimentation du contenant en carton ou encore du séchage au moyen de fournaise à air chaud (2).

---

(1) Ils auront avantage à s'unir pour acheter le bran de scie, le bois de corde et le contenant, afin d'avoir de meilleurs prix. De plus, ils auraient certainement avantage à acheter le bois de corde en paquets liés, afin de réduire les frais de manutention, qui sont très élevés. Pourquoi ne pas inventorier cette possibilité, en regardant du côté de la Gaspésie?

(2) Ce conseiller pourrait faire l'analyse des coûts encourus par un tel système, du taux de son amortissement. Il pourrait également faire une analyse comparative des différents types de contenants, en tenant compte des facteurs techniques, économiques et peut-être même psychologiques: les acheteurs de ce produit tiennent à la boîte de bois; il arrive qu'ils s'en servent par exemple pour construire ou réparer leur hutte. Le Conseil National des Recherches pourrait être responsable de ces deux études techniques.

5- Période prévue pour réaliser ce projet

Ce projet devra être entrepris et réalisé dès la première année du présent Plan, afin que la période d'observation qui s'écoulera d'ici 1972 soit suffisante pour permettre des conclusions valables. De plus, la situation difficile que rencontrent actuellement les producteurs devrait se clarifier le plus tôt possible. Enfin, c'est dans les toutes premières années de ce Plan que cette industrie sera la plus importante du point de vue emploi; en effet, la flotte hauturière multipliera les emplois stables dès qu'elle commencera à se développer.

L'expérimentation d'une seconde saison de production devra être faite dès l'été 1967. Cette expérimentation, réalisée au niveau d'un seul producteur et sur un volume restreint de production, devra porter plus spécialement sur la qualité du hareng débarqué des bateaux-seineurs, le coût du fumage, la qualité de la production et les possibilités du marché pour une production d'automne.

6- Coût de la mécanisation

Nous estimons que les coûts encourus pour réaliser la mécanisation proposée seront peu élevés et très variables d'un producteur à l'autre, selon les possibilités d'adapter la mécanisation aux bâtisses et équipements existants. On peut évaluer qu'ils se situeront entre $6,000 et $12,000 par producteur.

Etant donné que cette mécanisation constitue un problème bien limité, circonscrit et que les répercussions sur l'emploi résultant d'une fermeture des fumoirs seraient considérables, nous recommandons qu'une prime de 40% du montant total dépensé pour la mécanisation soit versée aux producteurs qui accepteront de mécaniser leurs fumoirs, bien qu'une telle prime ne soit normalement applicable, dans les régions désignées, que sur l'excédent de $10,000. Une autre raison milite en faveur d'une

telle prime d'exception: étant donné le faible coût de la mécanisation, qui serait pourtant onéreux pour les producteurs, la prime à l'investissement prévue dans le Chapitre Industrie pour la région-pilote, est d'un secours limité. Le coût total de la mécanisation s'élèvera à quelque $70,000 dont l'Etat assumerait environ $28,000. Cette prime devrait remplacer tout octroi discrétionnaire.

7- Revenus escomptés

La production du printemps permettra des revenus variant entre $275,000 et $300,000 annuellement, pour quelque 150,000 boîtes de bloaters, soit un prix de vente moyen de $1.85 à $2.00 la boîte (1). Chaque boîte aura permis environ 50¢ en salaires, pour des salaires totaux de quelque $75,000. L'achat de hareng représentera un déboursé de $35,000 et environ $60,000 iront à la rémunération du capital et au paiement des coûts fixes de production.

8- Volume de l'emploi

Environ 180 travailleurs feront en moyenne 105 heures de travail entre le 18 avril et le 10 mai (2) et 120 travailleurs, en moyenne 150 heures de travail du 10 juillet à la fin du mois, pour un total de 37,000 heures-hommes de travail. Si une seconde production était possible, 180 travailleurs seront embauchés jusque vers le 20 août et ensuite 120 pendant la deuxième quinzaine d'octobre.

---

(1) S'il est nécessaire de conserver le contenant de bois, il faudra penser à un prix de vente moyen de 5¢ à 10¢ plus élevé.

(2) Du 10 mai au 10 juillet, ils trouveront embauche dans les homarderies.

De plus, quelque 22 travailleurs, responsables du fumage, se verront offrir un emploi stable du 20 avril à la fin de juillet, pour réaliser la première production. Leur emploi durerait jusqu'au début de novembre s'il était possible de réaliser deux productions. Dix-huit autres travailleurs gagneront un total de $6,000 entre le 10 mai et le 10 juillet pour fabriquer les boîtes de bois, s'il est impossible d'utiliser des contenants de carton.

En plus des emplois déjà mentionnés, la production du hareng fumé procurera 8 ou 9 emplois à l'administration, en plus de nombreuses heures de travail pour les débardeurs et les camionneurs.

9- Consultation

S'il est vrai que certains membres du Comité Régional des Pêches se sont montrés sceptiques concernant la possibilité d'une mécanisation même partielle des fumoirs, et auraient plutôt été enclins à recommander leur fermeture et l'abandon de cette "production artisanale", d'autres ont reconnu la nécessité d'une mécanisation.

Les cinq producteurs indépendants actuellement impliqués dans la production du hareng fumé sont convaincus que cette production peut être rentable grâce à la mécanisation proposée, pourvu que le prix de vente augmente ou, tout au moins, se maintienne.

La mécanisation proposée dans le présent projet est d'ailleurs en voie de réalisation chez deux de ces producteurs, qui contribuent à 20% de la production totale, grâce à moins de 13% du total des heures de travail (1).

---

(1) Ces deux producteurs fabriquent 28,000 boîtes de hareng sur un total de 140,000, grâce à 19,800 des 153,500 heures-hommes de travail fournies à cette production, aux Iles.

PROJET 7: Consolidation des homarderies

Le homard est une espèce de grand luxe, dont le taux d'exploitation est maximum, même si sa capture est limitée à deux mois.

Les nouveaux procédés de transformation - l'emballage par le vide, en carapace - et la forte préférence du consommateur pour le homard vivant s'ajoutent aux prises décroissantes des pêcheurs pour créer un réel problème de sous utilisation du capital et de l'équipement - produisant la non-rentabilité de la transformation - et accroître l'instabilité de l'emploi dans ce secteur de la transformation.

1- Nature du projet

Quatre homarderies opèrent actuellement aux Iles: deux sont la propriété de coopératives et les deux autres de producteurs indépendants.

Le présent projet vise la consolidation des homarderies: l'usine, propriété de la Coopérative de Gros-Cap, qui transforme actuellement 100% de son homard, devra être intégrée à une autre, préférablement à la Coopérative Centrale, qui est propriétaire d'une homarderie à Havre-aux-Maisons de façon à renforcer le secteur coopératif et à contribuer à la stabilisation des emplois.

Du côté des producteurs indépendants, il y aurait avantage à ce que l'un deux (1) signe une entente avec l'autre producteur indépendant ou la Coopérative, pour lui vendre ou faire transformer

---

(1) Préférablement celui dont l'investissement est le moins élevé.

le homard qu'il ne peut écouler vivant (1). En effet, au fur et à mesure qu'augmentera le pourcentage du homard vendu vivant, il sera de plus en plus onéreux de maintenir en opération plus de deux homarderies. Nous estimons que le homard des Iles peut facilement être transformé dans deux usines.

2- Place dans le Plan

L'importance de ce projet est double: d'abord, le nombre d'usines de transformation du homard est trop considérable sur les Iles, contribuant ainsi à la non-rentabilité de l'opération de transformation; ensuite, l'emploi procuré dans ce type d'usine est instable et très temporaire.

Il est important de réduire le nombre des emplois temporaires pour les remplacer par des emplois plus stables, car lorsque les homarderies terminent leurs opérations, le 10 juillet, elles laissent sur le marché du travail près de 400 travailleurs. Or, il est quasi impossible à ceux-ci de s'embaucher par la suite, car à ce moment-là l'ensemble des activités est au ralenti (2).

---

(1) S'il désire se retirer totalement du secteur, il pourra se prévaloir de l'indemnisation proposée dans le Cahier sur le Secteur des Pêches et explicitée aux paragraphes du présent projet: période de mise en oeuvre et financement.

(2) On a vu cependant, dans le projet qui traite de la mécanisation des fumoirs, qu'un fort pourcentage de ces travailleurs peut trouver un emploi dans les fumoirs avant le 10 mai et après le 10 juillet.

3- Localisation

Ce projet concerne plus spécialement la homarderie de Gros-Cap et celle de la Centrale, située à Havre-aux-Maisons. Il peut également amener la fermeture de la homarderie de Havre-Aubert, propriété d'un production indépendant.

4- Centres de décision impliqués

Les centres de décision impliqués seront d'abord les conseils d'administration de la Coopérative de Gros-Cap et de la Centrale et leur pêcheurs-membres, les producteurs indépendants, le gouvernement et. enfin, les employés de l'usine (ou des usines) à fermer.

a) Les coopératives et le gouvernement

Le gouvernement devra d'abord signifier sa volonté de voir se réaliser la centralisation complète des opérations du secteur coopératif au sein d'une nouvelle Coopérative Régionale, qui cherchera à adapter ses produits aux demandes du marché (1).

Au niveau de l'entreprise, la consolidation, dans le secteur du homard, signifie l'intégration de Gros-Cap, la livraison à la Coopérative Régionale des prises des pêcheurs-membres, l'organisation et le contrôle des opérations de production à l'usine de Hâvre-aux-Maisons, par la Coopérative Régionale et enfin l'expédition et la mise en marché centralisées à la Coopérative Régionale.

---

(1) Les recommandations qui suivent au sujet des coopératives dépassent les cadres du problème des homarderies et englobent l'ensemble du secteur coopératif.

Cette consolidation, entendue dans son sens large, implique une unification de l'administration: la nouvelle coopérative devra centraliser l'administration de toutes les opérations coopératives du secteur, tant dans le domaine du homard que dans les autres types de production (1).

Cette nouvelle coopérative aura avantage à mettre sur pied les services suivants: comptabilité, production, achat et vente, usine, flotte et action coopérative. Enfin, il sera important de prévoir une nouvelle association, afin de réorganiser la participation (2).

---

(1) Concernant cette réorganisation administrative, il sera nécessaire de confier à une firme de consultants, spécialisés dans ce domaine, la tâche de préciser un plan de consolidation complet des coopératives de pêcheurs des Iles et le soin d'en assurer la mise en marche.

(2) Le B.A.E.Q. endosse le rapport du Comité de Consolidation des Coopératives des Iles et accepte plus particulièrement le bien-fondé de certaines recommandations ayant trait à l'association et aux coopératives de consommation.

"L'association coopérative régionale devra permettre l'accès de tous les pêcheurs-membres à son assemblée générale; que son Conseil d'Administration soit composé de quinze membres, chargés entre autres, de la formation d'au moins trois commissions permettant le regroupement des pêcheurs-membres par centre d'intérêt, ainsi que d'une commission d'action coopérative; que sa gestion soit organisée de façon à prendre soin tout autant des problèmes de l'association que de ceux de l'entreprise".

"... Et il faudra prévoir une structure d'animation, de dialogue et de formation à l'intérieur des cadres mêmes de leur association coopérative.
(voir suite de la note 2, page suivante)

b) Les producteurs et le gouvernement

Le gouvernement pourra intervenir, si le producteur indépendant dont il a été fait mention le juge à propos, afin de prévenir que le producteur concerné, s'il ferme son usine, soit à la merci des deux autres producteurs. Ceux-ci pourraient alors lui offrir un prix dérisoire pour son homard qui doit être transformé, ou encore exiger un coût trop élevé pour effectuer la transformation (1).

Dans chaque cas, le gouvernement pourra aider à la fixation des prix, après avoir fait une évaluation des coûts de production.

c) Producteurs et employés d'usines

La Coopérative de Gros-Cap et la nouvelle Coopérative Régionale, de même que les producteurs indépendants, devront convenir d'une entente concernant l'embauche aux usines, afin qu'aucune étape de ce projet ne soit empêchée par les

---

(suite de la note 2, page précédente)

(2) "... par ailleurs, le problème des coopératives de consommation ne peut pas être dissocié, au moins au début, du problème de la coopérative de pêcheurs. Si les pêcheurs acceptent la consolidation en une seule Coopérative Régionale de toutes leurs institutions coopératives présentes, dans le domaine de la pêche, ils doivent en même temps prévoir de quelle façon devra être organisée leur activité coopérative dans le domaine de la consommation".

(1) Dans le cas où il préférerait mettre lui-même sa production sur le marché.

pressions que pourraient exercer, sur les producteurs, les travailleurs habituellement embauchés dans les usines (1).

5- Période de mise en oeuvre et financement

La consolidation de l'ensemble des Coopératives devrait être complétée dès l'été 1967. La fusion de la Coopérative de Gros-Cap serait donc réalisée au moment de la production de 1968. Dans le cas de la fermeture de la Coopérative de Gros-Cap, on pourra se prévaloir du dédommagement de 10% de la valeur de la production prévu au cahier sur le secteur des Pêches.

Le producteur indépendant pourra se prévaloir de l'une ou l'autre des trois possibilités suivantes. Il peut:

-ne rien modifier et continuer d'opérer,
-fermer son usine. se prévaloir du dédommagement prévu au cahier du Secteur de la Pêche, l'appliquer sur la valeur du homard transformé et continuer son commerce de homard vendu vivant,
-se prévaloir du dédommagement prévu au cahier du Secteur de la Pêche, l'appliquer sur la valeur totale de sa production et se retirer de l'industrie.

6- Revenus escomptés

Ce projet de consolidation des homarderies ne contribuera pas à augmenter les revenus

---

(1) Cette situation, qu'il faut éviter, sera cependant de courte durée, car dès 1969, le développement de la pêche hauturière offrira nombre d'emplois stables et la situation contraire sera créée, alors qu'il sera difficile de recruter des employés pour les homarderies.

bruts. Cependant, dans la mesure où il permettra une réduction des dépenses et des frais d'opération et qu'il accroîtra l'utilisation effective des équipements du secondaire, il contribuera à une augmentation des revenus nets.

Les salaires totaux versés dans les homarderies seront sensiblement les mêmes. Cependant, par suite de la diminution du nombre des travailleurs, les revenus moyens par travailleur, s'accroîtront considérablement. La valeur totale de la production se maintiendra à environ deux millions de dollars et la valeur du homard transformé dépassera encore le demi-million de dollars.

7- Main-d'oeuvre

Quelque 310 employés d'usines feront entre le 10 mai et le 10 juillet, quelque 140,000 heures-hommes de travail, pour une durée moyenne d'emploi de 450 heures et un revenu mensuel moyen de plus de $300.

Quelque 180 de ces 310 travailleurs auront auparavant trouvé un gagne-pain dans les fumoirs, du 18 avril au 10 mai, et 120 y oeuvreront le reste du mois de juillet.

Donc, uniquement dans les fumoirs et deux homarderies, quelque 120 travailleurs réaliseront quelque 700 heures de travail en moyenne, pour près de $1,000; 60 autres, 550 heures, pour $800, et les 130 autres, chacun 450 heures et près de $650.

Les 130 travailleurs qui n'auront pas travaillé dans les fumoirs, avant ou après le homard, pourront être recrutés parmi les personnes - ce sont souvent des ménagères - qui ne désirent pas travailler à l'extérieur bien longtemps, mais qui aiment cependant relever le revenu familial grâce à quelques semaines de travail.

8- Consultation

Tous les organismes consultés ont reconnu la nécessité de concentrer la transformation du homard dans un nombre réduit de homarderies.

Les agents du secteur constatent que le taux d'utilisation des usines de homard décroît d'année en année et qu'il devient de plus en plus difficile de réaliser une production rentable en maintenant un prix qui en permette l'écoulement (la conserve), par suite de l'augmentation rapide du prix payé au pêcheur.

L'Association des Producteurs Indépendants aurait cependant préféré que le B.A.E.Q. ne fasse aucune recommandation concernant les usines à fermer, laissant plutôt "jouer totalement la concurrence, qui se chargerait rapidement de régler la situation".

Cette observation mérite d'être retenue et c'est pour cette raison que nous recommandons uniquement la fermeture de la homarderie de Gros-Cap qui a pu tenir le coup jusqu'à maintenant grâce à une administration des plus saines, une opération efficace et la transformation de 100% de sa production.

Cependant, elle ne pourra plus survivre longtemps, étant donné l'augmentation rapide du prix du homard qui contribue à faire de la conserve un produit dont le prix est prohibitif. De plus, pour maintenir la conserve à un prix abordable, il faudra payer un prix inférieur pour le homard qu'on devra transformer (1).

---

(1) Le B.A.E.Q., croit que tous les producteurs devraient accroître le différentiel de prix pour le homard apte à être vendu vivant. (suite de la note, page suivante).

La fusion de l'usine de Gros-Cap à celle de Havre-aux-Maisons, propriété de la Coopérative Centrale, permettra d'améliorer la situation de cette dernière et d'aider la réalisation d'une consolidation complète des coopératives des Iles.

Le homard est une production rentable et chaque producteur devra être soumis aux règles strictes de la concurrence.

RECOMMANDATION 5: Qu'on étudie les possibilités d'écouler, vivant, par avion, sur les marchés de Montréal, le homard des Iles-de-la-Madeleine

Il sera d'abord nécessaire de faire une étude de coûts comparatifs entre le transport par avion, bateau et camion réfrigéré en tenant compte des coûts directs et indirects (frais additionnels de manutention, courtage, etc) et de la qualité du produit. De plus, l'étude devra inventorier les possibilités d'utiliser ces moyens de transport pour l'importation aux Iles de denrées périssables, par exemple (fruits et légumes). Il sera nécessaire d'estimer le coût aux marchands locaux de cette marchandise et sa qualité.

(Suite de la note, page précédente)

(1) Les avantages d'une telle décision seraient nombreux. D'abord, on motiverait le pêcheur à surveiller la qualité de sa production; ensuite, cette décision contribuerait à rentabiliser la transformation et empêcherait que les producteurs subventionnent leur homarderie grâce au prix obtenu du homard vendu vivant. Ce prix différencié contribuerait également à maintenir abordable le prix de la conserve et éviterait les problèmes rencontrés pour écouler cette production.

Il faudra également étudier les possibilités du marché pour le homard vivant à Montréal. Des ententes pourraient être signées avec des producteurs qui y opèrent des comptoirs de vente de poisson.

RECOMMANDATION 6: Qu'on explore les possibilités d'exploitation et de marché d'espèces complémentaires au homard

Par suite de la faible utilisation des homarderies, il devient prioritaire d'explorer les possibilités de transformation de nouvelles espèces afin de maintenir ces usines en opération sur une plus longue période. On en arriverait ainsi à amortir, sur une valeur de la production accrue, la dépréciation annuelle et également à réduire l'importance relative des frais d'administration.

Nous recommandons au gouvernement d'accorder une attention spéciale à certains des projets de recherche en biologie des pêches et d'analyser, dans le plus bref délai possible, les possibilités d'exploitation du crabe-araignée, du buccin et du bigorneau. Dans le cas du buccin et du bigorneau, il faudra étudier les possibilités du marché pour ces produits, ainsi que le degré de rentabilité de telles exploitations.

RECOMMANDATION 7: Que la tâche de préciser un plan de consolidation complet des coopératives de pêcheurs des Iles et le soin d'en assurer la mise en marché, soient confiés à une firme de consultants dans le domaine de la réorganisation administrative

RECOMMANDATION 8: Que soit entreprise la réorganisation de l'entreprise coopérative dans ses activités de production, son administration et l'association

Il faudra prévoir une structure d'animation, de dialogue et de formation à l'intérieur des cadres de l'association coopérative.

SECTION II

Pour réaliser la politique de l'établissement d'une activité dynamique nouvelle

Le tourisme est pratiquement inexistant sur les Iles. De plus, nous avons longuement vanté les attraits naturels du milieu en insistant sur les principaux obstacles au développement touristique, qui semble plus spécialement fonction de l'organisation des transports; les déficiences au système actuel n'ont plus à être démontrées et un programme y propose des remèdes.

Le programme qui suit doit être reçu avec réserve: il a pour but de permettre le départ du développement touristique et d'en orienter les premières étapes afin de vérifier plus sûrement l'hypothèse qui veut que les Iles aient une vocation complémentaire à la pêche et qui est le tourisme. Il sera donc important, au terme du Premier Plan, d'évaluer les résultats obtenus avec le programme proposé. Si sa réalisation permet d'atteindre les objectifs poursuivis, il deviendra prioritaire d'entreprendre un plan global de développement touristique qu'il importera de réaliser pendant un second plan.

PROGRAMME 4: L'ETABLISSEMENT D'UNE ACTIVITE DYNAMIQUE NOUVELLE: LE TOURISME

On a souligné que le développement socio-économique des Iles serait assuré grâce à une action dynamique entreprise au niveau de la pêche et des services; que la stabilisation des emplois dans les pêcheries serait totalement réalisée grâce à la complémentarité du tourisme et que son développement aiderait à l'amortissement de certains investissements utiles au milieu, mais difficiles à

légitimer sans cet apport; en somme, le développement du tourisme assurera une utilisation plus complète de l'ensemble de l'équipement du milieu.

Or, la situation géographique particulière et le mode de vie exceptionnel des Iles font que le succès du développement touristique planifié sera moins directement dépendant du montant des investissements réalisés que de l'effort qui sera consenti pour mettre en place les structures nécessaires à ce développement, parmi la population des Iles elle-même.

Les structures touristiques mises en place seront elles-mêmes plus ou moins efficaces suivant leur degré d'intégration aux autres éléments de développement du milieu madelinien.

Le développement touristique des Iles-de-la-Madeleine est essentiellement relié à la mise sur pied d'un organisme qui sera responsable du développement, en fonction des ressources du milieu et des besoins des touristes; à la mise en place d'un équipement d'accueil et d'un équipement récréatif adaptés au cadre naturel et culturel; et à la mise en opération d'un ou plusieurs moyens faciles d'accès aux Iles.

Dans le cadre du présent programme sur le développement du tourisme aux Iles-de-la-Madeleine, on s'attardera spécialement à préciser le projet de l'équipement d'accueil (hébergement et récréation) adapté au milieu. Le projet de la mise en opération de moyens faciles d'accès aux Iles ne sera étudié que sous l'angle "des visites à la journée" (dans la présente partie), et il faudra se référer aux projets d'organisation du transport pour compléter ce point.

L'objectif poursuivi, pour 1971, est de 40,000 nuitées de touristes dans les Iles. Au rythme actuel de développement, on compterait de 15 à 20,000 nuitées de touristes aux Iles en 1971. Etant donné qu'on évalue le séjour moyen du touriste aux Iles à 7 jours et que la durée de la saison demeurera entre 60 et 75 jours, il apparaît

nécessaire de disposer, sur les Iles, d'environ 670 lits à l'intention des touristes, de réaliser des aménagements touristiques et d'organiser le transport.

PROJET 8: Mise en place des équipements d'accueil: hébergement, restauration, récréation

1- Nature du projet

Le présent projet vise un double but: d'une part, il s'agit de l'équipement d'accueil nécessaire aux touristes et, d'autre part, de la mise en valeur des atouts touristiques. Il est impossible de présenter ces deux types d'équipements dans deux projets différents, car ils sont à ce point interreliés qu'une péréquation devra être pensée entre chacun de ceux-ci. Comme équipements indispensables, nous retiendrons l'hôtel, les motels et le logement chez l'habitant, tandis que les principaux équipements de récréation, qui seront mis de l'avant, sont les plages, les sports nautiques, la mer et le monde marin.

a) Les équipements touristiques

La réalisation de l'objectif poursuivi, qui est de 40,000 nuitées, exigera la construction de 570 nouveaux lits. Ces 570 lits se répartiront selon différents modes d'hébergement.

Le ministère du Tourisme a décidé la création d'un hôtel de 16 chambres, soit 32 lits; il paraît souhaitable de construire, en supplément, 140 lits, c'est-à-dire 70 unités de motel à deux lits chacune; le camping, qui se développe lentement, pourrait recevoir l'équivalent de 200 lits, soit environ 50 sites de camping, dont 20 seraient localisés à proximité de l'hôtel du ministère du Tourisme et 30 répartis dans les dunes, sous forme

de camping sauvage, ne nécessitant que des investissements très restreints; et enfin, la création de 100 unités de logement (logement chez l'habitant) est proposée.

Nous élaborerons quelque peu au sujet de l'hôtel et des 100 unités de logement.

L'hôtel

Le ministère du Tourisme a envisagé la construction d'un hôtel sur le territoire des Iles-de-la-Madeleine. Les fonctions que cet hôtel aura à remplir seront doubles: d'une part, cet hôtel servira à longueur d'année à héberger les administrateurs et tous les voyageurs qui, pour leur commerce et leurs affaires, ont à se rendre sur les Iles et à y séjourner. A ce titre, l'hôtel doit être situé à proximité du centre de peuplement et du lieu le plus intense d'activité économique sur les Iles. D'autre part, cet hôtel servira à recevoir, pendant l'été, les touristes et, à ce titre, il doit être assez facilement accessible pour ceux qui arrivent (ports, aéroports), mais aussi situé à proximité d'une zone agréable, zone boisée en bordure de la plage si possible.

Le terrain choisi répond au mieux aux impératifs du développement économique futur des Iles: concentration des activités commerciales, des services et des activités industrielles. De plus, il est situé à proximité de Cap-aux-Meules, centre démographique où se regroupent déjà les services et où aboutira le traversier, et à peu de distance de l'aéroport de Havre-aux-Maisons. Le terrain est partiellement boisé, situé sur une petite pointe de falaise de grès rouge et entouré de deux plages; sa superficie est suffisante pour permettre par la suite des extensions, si elles s'avèrent nécessaires, et pour permettre, dès maintenant, un aménagement de 15 à 20 sites de camping qui paraissent être souhaités par les touristes pendant l'été.

Pendant la saison touristique, on pourra améliorer la rentabilité de l'hôtel, en lui adjoignant des sites de camping (1), en lui adjoignant, d'autre part, une grande salle à manger pour réunions, banquets, réceptions, salle qui pourrait servir à longueur d'année pour l'activité des associations des Madelinots et, pendant l'été, pourrait recevoir des groupes venant pour la "journée sur les Iles".

Il serait très souhaitable, qu'au niveau de la décoration intérieure, de la tenue du personnel, de la nourriture servie à table, on s'efforce au maximum de respecter l'originalité des Iles.

Cet hôtel sera en effet, pour un temps, le meilleur hôtel des Iles; il risque d'être imité par des constructions futures et, à ce titre, un soin particulier doit être apporté aux aspects secondaires de la réalisation que sont la décoration et l'ambiance. Mais ce sont ces aspects secondaires qui donneront le cachet à l'hôtel et, par là même, au tourisme sur les Iles.

100 unités de logement ou logement chez l'habitant

Un certain nombre de familles des Iles louent dès maintenant aux touristes des chambres dans leur maison et fournissent ou non le repas du matin ou tous les repas.

Cette tradition sur les Iles présente un certain nombre d'avantages et mérite, à ce titre, d'être développée. En effet,

- elle crée un lien humain entre le touriste et les habitants, ce qui, sur le plan social, présente des avantages certains;

---

(1) Les installations sanitaires pourraient être alors aménagées directement dans l'hôtel et une salle du sous-sol pourrait être réservée à l'intention des campeurs.

- elle crée un revenu pour les familles en permettant un emploi partiel de la ménagère sans perturber sa vie familiale;

- elle permet, avec un investissement relativement faible, de créer un potentiel d'hébergement, là où la rentabilité hôtelière n'est pas certaine; ce qui est le cas pour les Iles en ce moment.

Le mode de logement proposé consiste dans l'addition d'une chambre, à 100 maisons. Le développement de ce mode de logement demande cependant que certaines précautions soient prises.

Dans les Iles, où l'habitat est implanté sur des prés, où, de la route, toutes les maisons et toutes les constructions annexes se voient et ne peuvent être camouflées, il faudra préserver la qualité esthétique des constructions et éviter que ces chambres nouvelles n'apparaissent comme des verrues sur des constructions qui, par ailleurs, présentent un certain caractère.

Il faut également normaliser les constructions, leur confort et leur aménagement intérieur pour que, à des prix identiques, correspondent des prestations identiques. Les achats d'équipement en commun permettront d'ailleurs de diminuer les prix de revient, ce qui n'est pas négligeable. Il sera nécessaire d'éviter des disparités dans les prix et dans les services, au niveau de la gestion, et assurer l'utilisation maximale des installations afin d'éviter que des familles s'étant endettées ne trouvent pas une rentabilité normale de leurs investissements.

Il faut enfin définir une politique d'aide à ce type de réalisations: à l'image de ce qui a été fait en France, par la Fédération Nationale des gîtes ruraux, pour l'installation d'unités d'hébergement dans les fermes, nous proposons la création de l'Association des Gîtes Madelinots, dont le but sera de grouper les habitants désirant créer un gîte, afin de les aider à entreprendre les démarches nécessaires à l'obtention des subventions et

des prêts, de grouper des achats de matériaux et d'équipement afin d'obtenir de meilleures conditions et, notamment, de définir avec des architectes quelques plans-types qui auront l'accord des autorités, d'assurer le secrétariat de l'exploitation de ces gîtes (publicité, réponse au courrier, accueil et installation des touristes, contrôle de la qualité des prestations).

Le financement de l'installation pourrait se faire, d'une part, par le paiement d'une cotisation annuelle, d'autre part, par le versement d'un pourcentage proportionné aux recettes perçues. La structure coopérative, assez bien développée dans les Iles, pourrait se prêter à ce genre d'activité.

Parallèlement à la création de l'Association, il sera nécessaire que l'animateur touristique et la Commission de Tourisme des Iles fassent étudier un ou plusieurs types de chambres (l'aspect extérieur, disposition intérieure et prix de revient) (1).

---

(1) Etude de Plans-types pour les unités de logement.

L'association ou l'animateur touristique aura à proposer à un certain nombre d'architectes l'étude de quelques plans-types qui seront distribués par la suite gratuitement aux candidats à la construction de l'unité de logement. Les architectes devront tenir compte des spécifications suivantes

Aspects extérieurs: il faudra s'inspirer au maximum des types d'habitat existant dans les différents hameaux des Iles, à l'égard de la forme des toits, de la structure des bâtiments, des matériaux utilisés et des couleurs dominantes. Une harmonisation avec l'habitat principal sera toujours recherchée.

Aménagement intérieur: l'unité de logement devra offrir à ses occupants un sommeil normal, les installations sanitaires classiques et permettre également, pour les jours de pluie,

(suite de la note, page suivante)

Il faudra également mettre au point un mode de financement par subvention, prêt et apport personnel. Il faudra, enfin, préparer un contrat précisant les droits et devoirs des propriétaires de gîtes et l'organisme de financement (1).

(suite de la note, page précédente)

(1) un séjour agréable dans les chambres sans avoir à utiliser pour cela les lits. La surface optimale paraît se situer entre 180' et 210' carrés, l'équipement minimum à trouver à l'intérieur de l'unité d'habitation devra être de deux lits, avec table de nuit et points lumineux à la tête de chaque lit, deux chaises ou fauteuils au minimum, une table avec un point d'éclairage, une penderie de grande dimension ou une armoire, un meuble de rangement avec tiroirs éventuellement compris dans la penderie et encastré dans les murs, un instrument de chauffage d'appoint. La salle de bain comprendra lavabo, water-closet, douche ou bain. Enfin, éventuellement, un coin cuisine avec petit réchaud électrique pourra être offert sans que ce soit obligatoire pour l'ensemble des gîtes. Après agrément des plans-types par le ministère du Tourisme, sur avis de la Commission municipale touristique, seules les constructions utilisant ces plans-types pourront donner lieu à subvention et à prêt, tels que définis à l'item sources de financement et coût.

(1) Les principaux points à prévoir dans ce contrat pourraient être les suivants: recevoir et renseigner aimablement les touristes que l'Association lui adressera; entretenir en bon état de fonctionnement et propreté l'unité de logement et à y maintenir le minimum d'équipements-types défini par l'Association; fournir le repas du matin ou tous les repas à ceux qui le demanderont; percevoir le prix fixé par l'Association en accord avec tous les propriétaires et ne pas modifier ce prix de son propre chef; payer une cotisation annuelle de $10 à l'Association et ristourner 1% des recettes à la même association; apposer d'une façon bien visible le panonceau des Gîtes Madelinots sur le devant de sa maison.

b) Les équipements de récréation

Ces équipements contribueront à mettre en valeur les principaux atouts touristiques des Iles et ont pour but d'assurer un séjour agréable aux touristes.

Aménagement des plages

A partir d'une certaine densité de la fréquentation touristique ou à partir d'un certain niveau de clientèle, les aménagements de plages deviennent indispensables si on veut éviter, soit une pollution des abords, soit offrir aux touristes des prestations d'un niveau de qualité qu'ils sont en droit d'attendre.

Ces aménagements de plages comprennent au minimum des cabines pour se déshabiller, des installations sanitaires, un bar pour la vente de rafraîchissements, des abris contre le vent et le soleil. Ils peuvent en outre proposer du matériel de jeux nautiques du genre canöe, périssoire, petit voilier, bateau pour le ski nautique, etc.

L'expérience prouve que l'accès à ces plages doit être possible pour le plus grand nombre, c'est-à-dire que l'entrée doit en être, ou gratuite, ou très modique; par contre, rien n'empêche de faire payer les consommations un prix sensiblement plus élevé et de rentabiliser ainsi l'exploitation de l'établissement.

La localisation de ces établissements peut se faire en tenant compte du relief et des résidences de la population permanente qui, bien entendu, doit pouvoir en bénéficier au même titre que les touristes. L'obligation d'assurer la fourniture d'eau courante nous oblige à rester à proximité des agglomérations déjà approvisionnées en eau. C'est donc au départ des grandes plages de sable reliant les Iles entre elles que nous trouverons ces installations: vers Fatima et Pointe-aux-Loups, pour la grande-Dune-du-Nord; vers la plage de la Martinique, pour l'Etang-du-Nord; aux abords de la Baie-du-Bassin ou à Portage-du-Cap, pour les plages du sud-ouest.

Ces installations devront, bien entendu, être démontables pour l'hiver et se fondre au maximum dans la dune pour ne pas déparer les sites.

Sports nautiques

Les havres intérieurs présentent des bassins naturels d'une grande sécurité pour la navigation à voile et le ski nautique. Les aménagements exigés pour permettre la pratique de ces activités sont peu onéreux: petits embarcadères, moyens de tirer à terre les bateaux, slips de mise à l'eau, etc.

De plus, les petits ateliers des Iles pourraient très facilement construire des dériveurs adaptés aux conditions de la navigation intérieure et les pêcheurs pourraient fournir des moniteurs pour la voile (1).

La mer

Après le 10 juillet, la pêche au homard est terminée et libère de nombreuses petites embarcations qui ne seront utilisées ni par la pêche aux pétoncles ni par la pêche commerciale aux espèces de fond ou maquereau. Cette situation fait qu'une flotte bien adaptée à la navigation dans la baie (Baie de Plaisance) sera à la disposition des touristes et pourra offrir une activité de pêche en mer ou une activité d'excursion.

Il serait donc possible, à partir de ces bateaux, d'organiser des sorties de pêche pour

---

(1) Il est entendu qu'une activité de ce genre vaut également pour la jeunesse des Iles et pour les touristes. Il faut même admettre que dans une première période, les bénéficiaires en seront avant tout les jeunes des Iles qui pourront y acquérir une technique suffisante pour devenir, par la suite, moniteurs pour l'encadrement des activités des touristes.

trois à cinq personnes qui trouveraient, sur le bateau, le matériel, les appâts et un moniteur compétent.

Un organisme centralisé pourrait prendre les inscriptions de touristes la veille du départ; cette organisation relierait les pêcheurs qui, à tour de rôle, seraient désignés pour sortir en mer avec les touristes et trouver là un complément de recettes.

Si l'invitation à bord des bateaux partant pour la pêche peut aussi être un grand attrait pour les touristes, elle n'en pose pas moins des problèmes trop importants pour être développée à grande échelle: le touriste pouvant devenir une gêne pour les travailleurs qui trouvent là leur gagne-pain. Il ne faut donc pas exagérer les possibilités de cette activité touristique. Par contre, les bateaux qui en ont les capacités techniques, pourraient offrir, par jours de beau temps, des sorties à l'Ile Brion et au Rocher aux Oiseaux qui présentent des intérêts semblables à la visite de l'Ile Bonaventure, au large de Percé.

Le monde marin

Nous entendons par là tout ce qui est centré autour de l'intérêt que la mer offre pour les touristes. Le fait qu'il apparaisse techniquement possible de fermer un bassin naturel et d'y conserver des phoques à longueur d'été serait d'une grande attraction pour les touristes; un aquarium bien organisé par la Station de Biologie Marine pourrait être ouvert au public pour lui faire découvrir les richesses de la mer aux alentours des Iles; on pourrait penser à un musée de la pêche et de la chasse aux loups-marins; toutes ces réalisations qui pourraient se faire par tranches successives devraient permettre d'intéresser au maximum les touristes à ce qui constitue le mode de vie dans les Iles.

Les différents ministères intéressés devraient collaborer à une réalisation de ce genre qui, en dehors de son intérêt scientifique, pourrait

avoir un intérêt ethnographique, un intérêt artistique.

2- Place dans le Plan

En présentant le programme du développement touristique aux Iles, on a insisté sur la nécessité de cette activité dynamique nouvelle.

Complément nécessaire à l'industrie de la pêche, le tourisme assurera, en longue période, le développement continu des Iles et épaulera le développement des pêcheries en devenant une source importante de revenus et d'emplois au moment où la pêche est impuissante à assurer un plein-emploi global.

3- Localisation

Comme il s'agit d'organiser une structure d'accueil touristique, c'est sur l'ensemble des Iles que s'implanteront les divers équipements et aménagements.

Toutefois, l'hôtel sera à proximité de Cap-aux-Meules et la majorité des unités de motels auront avantage à être localisés à proximité des concentrations de population.

4- Centres de décision impliqués

Les centres de décision seront d'abord locaux. Il est vrai que certaines décisions gouvernementales devront être prises: il est admis que le ministère du Tourisme construira un hôtel aux Iles. Son appui devra également être accordé à l'Association des Gîtes Madelinots, dont nous avons parlé dans

les pages qui précèdent, et la contribution financière des gouvernements sera nécessaire.

Cependant, la première action à mettre en marche, pour revaloriser un programme de développement harmonieux du tourisme aux Iles, est de créer localement un organisme qui sera responsable de ce développement. Dans une première phase, cet organisme, une Commission touristique municipale, pourrait avoir les fonctions suivantes: responsabilité de la mise en oeuvre des équipements et des activités touristiques; autorité sur les modes de gestion directe ou indirecte de ces équipements; responsabilité de promouvoir la circulation touristique vers et dans les Iles.

Cette Commission devrait de plus compter avec la coopération du délégué de l'O.R.D. sur les Iles. On se souviendra que l'O.R.D. aura un service de développement touristique. Afin d'harmoniser les plans de développement, les programmes d'investissement et l'action de la population locale, la création de cette Commission paraît utile à brève échéance. L'O.R.D. devrait fournir les services d'un animateur spécialisé dans les problèmes de tourisme.

Parmi les principales tâches à confier à l'O.R.D. ou à cet animateur, il faudrait penser à la formation d'un comité ou association des "Gîtes Madelinots"; à la mise sur pied, en accord avec les organismes compétents, d'un programme de formation et de promotion de la main-d'oeuvre touristique; la mise sur pied d'un syndicat d'initiative ou d'une Commission touristique municipale et l'organisation d'un comité chargé de la publicité et du transport.

5- Période de mise en oeuvre

La mise en opération des différents équipements et aménagements touristiques mentionnés s'échelonnera depuis 1966 jusqu'à 1971.

Il sera d'abord nécessaire de former l'"Association des Gîtes Madelinots" et de prévoir la cédule des constructions qui devront être échelonnées sur les cinq prochaines années, si le développement du tourisme se fait lentement ou, encore, réalisées dans les deux prochaines années, si les besoins en logement les réclament immédiatement.

Les aménagements touristiques doivent débuter immédiatement et être complétés graduellement. Il importe d'abord d'aménager des plages et de s'assurer que le développement est harmonieux.

La publicité devra être orchestrée avec les possibilités nouvelles du transport, et la venue de "visiteurs à la journée", avec l'équipement d'accueil et récréatif.

6- Sources de financement et coût

La réalisation des équipements d'accueil et distractifs suggérés exigera, d'ici 1972, un investissement global d'environ $1,000,000. Les équipements seront de l'ordre de $900,000: pour l'hôtel, il faudra envisager des déboursés de quelque $170,000 (sans tenir compte du prix d'achat du terrain); les motels coûteront $350,000; le logement chez l'habitant, $350,000, et le camping, $30,000. A ces sommes, il faudra ajouter des investissements, pour l'aménagement d'un restaurant pour recevoir les touristes, de $5,000 à $10,000.

Les aménagements de plage réclameront environ $30,000 (3 plages à $10,000 chacune), et une première tranche de travaux pour l'aménagement d'aquariums, bassins pour les phoques, etc, des déboursés de l'ordre de $100,000.

Les sources de financement des équipements d'accueil seront publiques et privées, alors que les équipements distractifs devront être réalisés grâce à la contribution gouvernementale uniquement, car il s'agit de premiers investissements qui permettront de préciser la vocation touristique des Iles.

La contribution gouvernementale totale devrait être de quelque $450,000: hôtel, $170,000; logement chez l'habitant, $100,000; camping, $30,000; plages, $30,000, et autres équipements, $100,000.

Nous formulons ci-après une proposition concernant les modalités de financement des Gîtes: les plans-types, d'une surface de 200 à 210 pieds carrés, correspondent à un prix de revient d'environ $3,000 à $3,500.

- Subvention de l'O.R.D., par unité de logement, $1,000. Cette subvention est supposée être amortissable en dix ans; passé ce délai, elle est définitivement acquise au propriétaire. Avant ce délai, elle serait due pour sa part non amortie, en cas de radiation de l'Association. C'est-à-dire qu'un propriétaire de Gîte Madelinot ayant bénéficié d'une subvention de $1,000 et se trouvant radié de l'Association, par suite d'une faute de sa part, au bout de cinq ans, devrait rembourser $500 à l'O.R.D.

- Si le propriétaire réalise un emprunt, il pourra compter sur l'O.R.D. qui remboursera l'excédent de 3% du taux d'intérêt annuel, sur un montant maximum de $1,500, remboursable en dix ans, à condition que le taux d'intérêt de l'emprunt ne dépasse pas 7% annuellement.

- L'autofinancement de $500 à $1,000: cet autofinancement pourrait être produit, soit en journées de travail, soit en espèces, suivant la capacité des propriétaires à réaliser eux-mêmes une partie de l'unité de logement (1).

---

(1) Ce mode de financement mettrait à la charge des propriétaires pendant dix ans, le remboursement du prêt et un taux de 3 ou 4%, ce qui, à annuité constante, représente une charge annuelle de $175 environ. S'ajouteraient à ces
(suite de la note, page suivante)

7- Revenus touristiques

L'investissement d'un million de dollars créera sur les Iles un mouvement touristique que nous avons fixé à quarante mille nuitées comme objectif. A cela s'ajouteront les touristes venant pour la journée et transportés par avion. On peut donc envisager vraisemblablement des recettes de $700 à $800,000 par an pour l'activité touristique dans les Iles, en 1971.

(suite de la note, page précédente)

(1) charges, une cotisation de $10 par an à l'Association et une ristourne de 1% sur les recettes de location. Les ressources que les propriétaires pourraient tirer de ces unités de logement peuvent être indiquées comme suit.

Un prix de location de $10 par jour pour deux personnes paraît raisonnable, compte tenu des pratiques aux Iles actuellement. Les charges d'entretien, blanchissage, produits d'entretien, usure du linge, sont estimées à $2 et laisseraient une recette de $8 par jour d'occupation. Il semble que l'on peut compter assez rapidement sur une saison touristique de 75 jours sur les Iles pour ce mode de logement; le revenu serait alors de $600. Compte tenu des frais financiers indiqués plus haut, le revenu net se situerait à $419 par unité-chambre. Il faudra ajouter à ce revenu celui que les familles pourront tirer de la fourniture du déjeuner du matin, voire de l'ensemble des repas. Pour celles d'entre elles qui voudront acheter du poisson aux pêcheurs et le préparer à l'intention de leurs hôtes, il est certain qu'un revenu de $500 par an paraît raisonnable, pour un investissement public de $1,000 en subventions et l'excédent de 3% d'intérêt sur un montant de $1,500, remboursable en dix ans.

Il est bon de noter ici que la rentabilité des aménagements touristiques est complexe: elle peut être une rentabilité directe par paiement de droits d'entrée, par vente de produits, etc; elle peut, par contre, être indirecte, en contribuant à l'attraction du site touristique. Il faut donc admettre que ceux qui profiteront de la venue du touriste (commerces touristiques notamment), devront participer à l'entretien, voire à l'aménagement de ceux de ces équipements qui ne sont pas rentables.

Une péréquation pourra aussi être envisagée entre tous ces équipements: les recettes des équipements rentables payant pour l'entretien des équipements non rentables; cette péréquation pourrait se faire dans le cadre de la Commission touristique municipale.

8- Emplois créés

L'hôtellerie et les motels créeront des emplois pour 11 à 15 personnes, suivant l'importance des unités de gestion. Les campings ne créeront aucune activité, dans la mesure où les sites organisés dépendront de l'hôtel. L'Association des Gîtes créera un emploi à temps partiel pour la gestion et donnera de une à deux heures par jour de travail à une centaine de femmes chez elles.

Le restaurant et la réception des touristes pour la journée pourra donner du travail à temps partiel à longueur d'année pour l'organisation, la publicité et le courrier et, pendant la saison touristique, emploiera quatre à cinq femmes à mi-temps pour la préparation des repas, le service et l'entretien.

Les plages pourront créer une douzaine d'emplois pour la durée de la saison.

Les activités diverses entraînées par le développement touristique, l'utilisation des bateaux de pêche, les guides fournis par la jeunesse des

Iles, la conduite des autobus, créeront ensemble de 35 à 40 emplois. Pour la totalité de l'activité touristique, sur une année, on comptera vraisemblablement de 3 à 6 emplois permanents, une soixantaine d'emplois temporaires et une activité pour une centaine de femmes restant chez elles.

PROJET 9: Les visiteurs à la journée

1- Nature du projet

Les Maritimes reçoivent actuellement près d'un million de touristes pendant l'été et sont à une demi-heure d'avion des Iles-de-la-Madeleine. L'action entreprise développera le tourisme en Gaspésie, qui se trouve à une heure d'avion des Iles.

Il semble donc possible, techniquement, de réaliser des voyages d'excursions d'une journée et d'une journée et nuitée sur les Iles, en provenance de ces zones actuellement très fréquentées et à l'intention des touristes susceptibles de payer le prix que représente la traversée aller et retour par avion.

2- Place dans le Plan

Ces voyages ont un double but: augmenter le volume de touristes qui fréquenteront les Iles et diminuer ainsi, grâce à une entrée nouvelle de capital, les coûts fixes d'équipement et certains coûts fixes d'administration et, ensuite, offrir à plus de gens la possibilité de connaître les Iles, sachant évidemment, qu'un bon pourcentage de ces "touristes à la journée" deviendront rapidement des touristes à la semaine et même des villégiateurs.

Ces deux fins sont secondaires par rapport à l'objectif touristique global, qui veut que l'on développe le tourisme qui est le complément nécessaire aux pêcheries et qui permettra une plus grande stabilisation de l'emploi aux Iles et une augmentation des revenus.

3- Localisation

Les points de départ de ces voyages à la journée pourraient être Gaspé, Charlottetown et Chéticamp, ou quelque part ailleurs au Cap-Breton, et, possiblement Québec et Montréal pour les "touristes d'une nuitée". Les touristes d'une nuitée pourraient également provenir de la Gaspésie.

4- Centres de décision impliqués

La responsabilité de l'organisation de ces voyages revient à la Commission touristique ou à l'animateur fourni par l'O.R.D. et aux transporteurs. Ces excursions bénéficieront certainement de l'appui des compagnies de transport, qui y verront un moyen de remplissage supplémentaire de leurs appareils et accepteront très vraisemblablement de faire, en commun avec l'organisation locale, l'effort publicitaire nécessaire.

La tradition aux Iles veut, par ailleurs, que les repas collectifs soient assez couramment organisés pour diverses manifestations de la vie sociale; de nombreux groupes de femmes ont acquis une expérience dans ce domaine et seraient certainement prêtes à mettre cette expérience au service de l'activité touristique; il suffira donc de s'entendre, dans le cadre de la Commission touristique, pour obtenir le local le mieux adapté à cet usage et pour trouver les quelques femmes qui pourront prendre en main cette activité.

5- Programme de la journée

Cela suppose par ailleurs que, en accord avec les transporteurs, un programme d'activités de la journée soit prévu à l'intention des touristes arrivant sur les Iles pour y passer 8 ou 10 heures. Ce programme devrait pouvoir comprendre une visite des Iles (soit la partie sud, soit la partie nord), la visite d'un fumoir de hareng et d'une usine de poisson, le temps libre pour des bains de mer ou des bains de soleil, une excursion de pêche au maquereau, un repas fait si possible de spécialités de poisson, etc.

6- Sources de financement

Ces excursions, réalisables dès 1967, ne posent pas de problèmes d'investissement de base, un restaurant-bar étant suffisant pour recevoir tous les groupes et de nombreuses salles des Iles pouvant, au prix d'un aménagement modeste, permettre de réaliser cet accueil.

7- Coûts encourus par les touristes et revenus escomptés

Il est possible de chiffrer le prix de revient d'une journée de séjour sur les Iles, et, en accord avec les compagnies de transport aérien, de mettre sur pied un nolisé qui pourra être popularisé dans une ou plusieurs stations de la Gaspésie et des Maritimes. On pourrait même penser à des départs de Québec et Montréal. Dans le cas de voyages organisés de Québec et (ou) Montréal, il y aurait avantage à inclure le coucher dans ces voyages à la journée. Cette alternative serait probablement valable également pour les voyages en provenance de la Gaspésie, qui est plus éloignée que les Maritimes. En effet, en adoptant cette nouvelle cédule,

on permet une utilisation maximum de l'avion qui, en entrant un groupe, sort celui de la veille ou l'avant-veille. Chaque touriste à la journée devrait pouvoir laisser, dans le cadre d'une activité de ce genre, un minimum de $5 sur les Iles pour le programme, et, suivant la qualité des produits offerts et la possibilité ou non de consommer des boissons alcoolisées, un supplément variable de $3 à $5. Cette dépense de $8 à $10 peut paraître forte, mais il faut concevoir que, pour un temps, le transport par avion sélectionnera la clientèle, qui sera effectivement choisie parmi des catégories qui pourront envisager une dépense minimum de $25 par jour, pour ce forfait d'excursion.

Dans le cas de touristes qui couchent aux Iles, il faudrait ajouter de $8 à $12 en moyenne: soit un coucher, $5, le souper et le déjeuner, et des frais divers occasionnés par une soirée aux Iles. Dans l'organisation de ces voyages avec "nuitées", il faudra tenir compte des possibilités d'héberge-ment aux Iles.

SECTION III

Pour réaliser la politique de réorganisation de l'infrastructure et des services

Dans les sections qui précèdent, on a souligné que l'insularité du milieu donnait une dimension nouvelle à la variable territoire aux Iles-de-la-Madeleine; qu'il y avait absence de coordination à tous les niveaux; que les équipements et les services étaient dispersés et inadéquats et que les centres de décision étaient extérieurs au milieu et non coordonnés.

Nous avons vu, dans le premier programme de la présente partie, que pour développer les pêcheries et obtenir une utilisation de la ressource pêche qui soit rationnelle et adaptée à la population, il faudrait d'abord créer un centre de pêche muni d'une infrastructure solide, équipée de services adéquats et située à proximité des concentrations de population et de services. On a également constaté que la population est très dispersée mais que la tendance à l'agglomération est évidente.

Dans cette section sera d'abord présenté un programme qui vise à la réorganisation du transport: ce programme sera étoffé de trois projets et de quelques recommandations. Nous formulerons ensuite certaines autres recommandations ayant trait à la réorganisation des services et équipement et à la concentration de la population.

PROGRAMME 5: LA REORGANISATION DU TRANSPORT

Cette politique de réorganisation de l'infrastructure et des services repose plus spécialement sur la nécessité de modernisation des transports, afin de minimiser les coûts imputables à l'éloignement et ensuite favoriser la création d'un centre de pêche et l'établissement d'un cadre institutionnel valable.

Les transports devront donc être réorganisés en tenant compte à la fois de la demande de trafic et des perspectives de son évolution; des mouvements de population sur les Iles et dans leur relation avec l'extérieur; de la distribution de la population et de la tendance à la concentration et, enfin, de sa mentalité, des besoins d'approvisionnement et de ses relations d'affaires.

Dans le présent programme, ayant trait à la réorganisation du transport aux Iles-de-la-Madeleine, trois projets seront présentés: la mise en opération d'un traversier moderne, un service de cueillette et de livraison de marchandise et, enfin, un réseau routier fonctionnel. Quelques recommandations seront faites concernant le transport cargo, le transport aérien et de nouveaux modes de transport.

PROJET 10: Construction d'un nouveau traversier pour les Iles-de-la-Madeleine

1- Nature du projet

Il s'agit de construire un traversier moderne, qui reliera les Iles-de-la-Madeleine à Souris, sur l'Ile du Prince-Edouard. Le projet consiste également à mettre en place deux débarcadères adéquats:

un au port d'attache aux Iles-de-la-Madeleine (1), et l'autre au quai de Souris.

Ce traversier devra être un "roll-on - roll-off" par l'arrière. Il devra pouvoir transporter un minimum de 30 automobiles, camions et camions-remorques, 150 passagers et de la marchandise (2). L'espace réservé au cargo sera limité, alors que l'accent sera mis sur l'espace et le confort accordé aux passagers.

2- Relation avec le Plan

L'insularité étant une contrainte au développement des Iles, il est indispensable que de

---

(1) Le port d'attache du traversier est déterminé par l'emplacement de l'installation portuaire polyvalente: flotte de pêche et navires commerciaux.

(2) Spécifications: c'est un "roll-on - roll-off" qui jauge quelque 1,500 tonnes brutes, a plus de 200' de long, de 36 à 40' de large. Il est construit pour le Golfe et renforcé contre les glaces; fait quelque 15 noeuds est muni d'une table tournante qui fonctionne mécaniquement pour tourner les automobiles. L'espace pour recevoir la marchandise est réduit, car pendant la saison de cargo, il y a peu d'automobiles et de touristes et pendant la saison du tourisme, il y a peu de cargo. L'explication de cette situation provient du fait que le cargo entre aux Iles plus spécialement le printemps et l'automne. De plus, pendant la saison du tourisme, il ne transporte que du cargo sur palettes, afin de respecter les horaires. Il n'est muni que de peu de cabines, cependant devra fournir espace et confort aux passagers: il sera muni de salons et salles de repos, bar, "cafeteria", sièges confortables, etc.

bonnes liaisons maritimes avec le Continent comblent en partie cette situation. La construction d'un traversier adéquat, qui réponde à des caractéristiques précises, est un projet dont la nécessité et l'urgence ne font plus de doute. Ce traversier tient en effet lieu, pour les Iles, de route d'accès qui leur permet d'atteindre les autres régions du Continent.

3- Localisation

Ce traversier aura son point d'attache aux Iles-de-la-Madeleine, qu'il reliera à Souris, sur l'Ile du Prince-Edouard. Cette liaison doit être la plus courte possible pour favoriser des économies de temps et d'opération: Souris est à 77 milles des Iles-de-la-Madeleine, alors qu'aucun centre convenable en Gaspésie n'est situé à moins de 157 milles des Iles.

Une autre raison, qui milite en faveur d'une liaison avec Souris, concerne les relations d'affaires ou relations économiques des Iles: les Iles-de-la-Madeleine, centre de pêche, ont toujours entretenu des relations d'affaires très soutenues avec les Maritimes et leurs produits de la pêche sont exportés via les Maritimes (1).

Si un centre convenable pour les Iles-de-la-Madeleine (services, approvisionnements, pêche) se développe en Gaspésie, il y aura lieu alors de reconsidérer la question d'une liaison avec la Gaspésie.

---

(1) Comme nous le verrons plus loin, la population consultée s'est prononcée en faveur d'une liaison avec les Maritimes.

4- Centres de décision

Les ministères responsables de la réalisation de ce projet sont le ministère fédéral des Transports, pour le traversier, et le ministère fédéral des Travaux Publics, pour les débarcadères.

De plus, ce traversier aura avantage à être opéré par une compagnie spécialisée dans ce domaine. Nous croyons que cette responsabilité devrait être confiée au CN, qui pourrait certainement opérer ce bateau à meilleur compte qu'aucune autre compagnie. De plus, étant donné que les frais de construction de ce bateau devront être assumés par le gouvernement fédéral et que près de 60% des frais d'opération devront être comblés par un subside, également du gouvernement fédéral, le CN semble l'organisme tout désigné pour opérer ce traversier.

5- Période de mise en oeuvre et cédule

L'urgence d'une décision concernant la construction de ce traversier ne fait aucun doute; de plus, sa mise en chantier devrait, de toute nécessité, être entreprise dès la présentation du Plan.

La cédule d'opération du futur traversier sera établie en fonction de la demande de trafic. Il devrait, normalement, faire un voyage par jour du 10 mai à la mi-septembre (incluant les dimanches) et deux, trois ou quatre voyages par semaine le reste de la saison, selon l'importance du trafic, mais en respectant une cédule établie. Il devra naviguer au moins jusqu'au début de janvier et commencer sa saison dès que possible. Somme toute, c'est la condition des glaces qui fixera les dates de début et fin de saison à chaque année. La durée du trajet qui sépare les Iles de Souris lui permettra de faire un voyage aller-retour en quelque 12 heures. Il voyagera donc de jour.

6- Sources du financement et coût

Le ministère fédéral des Transports et celui des Travaux Publics fédéraux auront une responsabilité conjointe dans ce projet: alors que le premier est responsable de la mise en chantier du traversier, le ministère des Travaux Publics devra se charger des installations portuaires nécessaires à son opération.

Le coût de construction du présent bateau devrait s'élever à environ $2,500,000, alors que chacun des deux débarcadères représentera un déboursé de l'ordre de $400,000. De plus, les frais annuels d'opération seront de quelque $560,000 (1).

---

(1) Frais d'opération, en 1972

-Chargement et déchargement	$ 32,000
-Frais de port	7,000
-Agence de billets	20,000
-Salaires	120,000
-Nourriture, blanchissage, etc	24,000
-Carburant	36,000
-"Charter hire" ou équivalent	128,000
-Assurances	90,000
-Entretien, réparations	55,000
-Administration	50,000
Total	$ 562,000

Source: Ces chiffres sont tirés du Magdalen Islands Transportation Survey, préparé par M.J. Darling, Directeur, et F.K. Devos, Marine Economics, Department of Transport, et C.P. Balfry, Capitaine, Director of Shipping Services, Canadian Maritime Commission, janvier 1965.

Le bateau réclamera donc à la construction un subside de $2,500,000. Les subsides, pour réaliser les deux débarcadères, seront de quelque $800,000; de plus, pour maintenir le bateau en opération, il faudra un subside annuel de $350,000, et de voir assurer l'entretien des débarcadères. Les revenus retirés de l'opération de ce bateau s'établiront, au maximum, à moins de $300,000 annuellement.

7- Revenus escomptés

Etant donné le rôle que ce bateau aura à jouer pour aider au développement économique des Iles-de-la-Madeleine, il sera d'abord nécessaire de réajuster les tarifs. Au lieu d'exiger $16 (passage simple) pour une automobile, et $8 par passager, on pourrait fixer les tarifs automobiles à $12, et les tarifs passagers à $5 (1).

Il y aura avantage à mettre en vigueur des tarifs familiaux; un enfant de moins de six ans n'aurait pas à payer de prix de passage, alors que le demi-billet sera exigé pour les enfants de six à douze ans. De plus, pour favoriser l'utilisation effective du bateau, il faudra adopter des tarifs régressifs pour certains jours de la semaine, soit à l'entrée, soit à la sortie des Iles, selon le cas (2). Les tarifs passagers pourront donc varier entre $4 et $7, de façon à obtenir un tarif moyen qui se rapproche du tarif proposé de $5.

---

(1) Les tarifs marchandise demeureraient inchangés. Les tarifs pour les tracteurs et remorques seront établis suivant les normes fixées à partir de base de comparaison avec d'autres traversiers.

(2) On pourra s'inspirer, entre autres, des tarifs Bleu, Blanc, Rouge du CN.

Une échelle semblable de tarifs pourra être mise en vigueur pour les automobiles: le coût moyen devra être maintenu à environ $12, alors qu'il pourrait se situer entre $10 et $15.

Ces nouveaux tarifs permettront au navire de réaliser des revenus de l'ordre de $153,000 à sa première année d'opération, de $200,000 à sa troisième année, et de $297,000 à sa cinquième année. Les revenus de cette cinquième année constitueront les revenus annuels maximums du bateau, à moins que les coûts unitaires de transport ne soient majorés ou encore qu'on puisse effectuer plus de sept voyages par semaine, pendant la période de l'été; alors l'utilisation effective du traversier sera totale pendant plus de 75 jours, à compter des derniers jours de juin, jusqu'à la mi-septembre.

En conservant les tarifs actuels, soit $16 pour une automobile, $8 par passager et demi-billet pour enfants de deux à douze ans, on obtiendrait $24,000 de plus la première année, mais quelque $57,000 de moins la cinquième année, car ces tarifs représenteraient un obstacle majeur au développement touristique. Le volume de trafic, que nous évaluons dans le tableau qui suit, pour la troisième année d'opération, ne serait obtenu, croyons-nous, que la cinquième année.

Au terme du Premier Plan, il sera important de réévaluer la situation, car peut-être sera-t-il alors nécessaire de majorer les prix ou encore d'accroître le différentiel aux jours d'affluence.

TABLEAU 19: REVENUS ET DEPENSES ANTICIPES, AINSI QUE SUBSIDES EXIGES POUR CERTAINES ANNEES D'OPERATION

Années d'opération	Revenus						Dépenses $	Subsides $
	Automobiles & roulottes		Passagers		Cargo & Camions remorques $	Totaux $		
	Nombre	$	Nombre	$				
		000		000	000	000	000	000
Première	1,500	18	5,000	25	110	153	520	367
Troisième	2,500	30	10,000	50	120	200	540	340
Cinquième	4,800	57	24,000	120	120	298	560	268

Le subside exigé aura tendance à diminuer pendant un certain temps, jusqu'à ce qu'un certain taux d'utilisation du bateau soit atteint. Pendant les cinq premières années d'opération, ce traversier devra compter sur un subside (à l'opération) variant entre $367,000, la première année, et $270,000, la cinquième année (1).

L'opération de ce traversier permettra de distribuer des salaires annuels de quelque $120,000 aux membres d'équipage, en plus d'une somme d'environ $50,000 annuellement en administration. Des salaires seront également versés pour effectuer le chargement et déchargement du bateau, ainsi que pour en effectuer l'entretien.

De plus, quelque $20,000 seront attribués annuellement aux agences de billets: soit, au total, une rémunération du travail et de la gérance, s'élevant à plus de $200,000 annuellement.

Les revenus prévus pour la cinquième année d'opération, ainsi que le taux d'utilisation du traversier pendant la période de l'été, témoignent de l'urgence de ce projet. De plus, sans sa réalisation immédiate, il sera impossible de réaliser l'objectif fixé dans le développement touristique des Iles et il deviendra de plus en plus difficile aux producteurs de poisson de rencontrer la concurrence extérieure et d'assurer le développement des Iles.

---

(1) Pour établir ce subside, nous avons calculé l'écart entre les revenus théoriques anticipés et les frais d'opération du bateau, sans ajouter, à ces frais d'opération, un amortissement de l'investissement que représente le traversier, pas plus que nous n'avons calculé de profit; nous estimons que la construction devra être entièrement subventionnée et, dans l'hypothèse où le traversier est opéré par le CN, nous n'avons pas à prévoir de profit. Si une autre compagnie en accepte l'opération, au subside annuel mentionné, il faudra ajouter une certaine marge de profit.

8- Emploi

L'opération du traversier procurera quelque 30 emplois, stables et bien rémunérés, dont plus de la moitié seront des emplois spécialisés. L'équipage devra, dans la mesure du possible, être recruté aux Iles-de-la-Madeleine. En plus de ces 30 emplois procurés sur le bateau, l'opération du traversier fournira également quelques postes de gérance et du travail à forfait.

9- Consultation

Le sujet du traversier des Iles-de-la-Madeleine est sans aucun doute celui qui a fait l'objet des plus intenses discussions. Lorsqu'il s'est agi de discuter du point d'attache sur la terre ferme pour ce traversier, aucun Madelinot de naissance n'a accepté de se faire le promoteur d'un lien avec la Gaspésie, alors que certains Madelinots d'adoption voyaient certains avantages à cette éventualité.

On était prêt à accepter un traversier avec la Gaspésie uniquement lorsque le service avec les Maritimes serait organisé. Les arguments de la population et de ses organismes ou associations, tant d'aménagement qu'autres, sont la localisation géographique des Iles, qui les apparente beaucoup plus aux Maritimes qu'au Québec et les relations d'affaires des Iles, très soutenues avec les Maritimes, qui leur servent d'ailleurs de transit pour l'écoulement de leur production de pêche.

Un troisième argument qui jouait en faveur de ce transport avec les Maritimes, est le fait que, du côté de Québec, le centre le plus apte à servir de liaison est Chandler. Or, Chandler n'est actuellement ni un centre d'approvisionnement convenable pour alimenter les Iles, ni un centre de pêche, pas plus qu'un centre de services important.

Lorsqu'un centre de services se sera développé en Gaspésie, il est à prévoir que la consultation ne fournirait pas les mêmes résultats.

RECOMMANDATION 9: Que le gouvernement du Québec accorde une aide financière accrue à la CTMA pour qu'elle mette en opération un bateau mieux adapté aux conditions nouvelles créées par le développement des Iles

Etant donné que les Iles-de-la-Madeleine s'approvisionnent de plus en plus en provenance de Montréal et ensuite Québec, grâce au service de transport maritime qu'entretient avec le Québec la Coopérative de Transport Maritime et Aérien (CTMA), le B.A.E.Q. considère que le gouvernement provincial devra continuer à aider financièrement cette entreprise, afin que non seulement elle puisse continuer à fournir ce service à la population des Iles, mais puisse mettre en opération un bateau mieux adapté aux conditions nouvelles créées par le développement des Iles. Il pourrait s'agir d'un cargo-passagers.

En plus d'être équipé pour transporter de l'équipement, marchandises et certaines productions locales, il pourrait répondre ainsi aux demandes accrues de touristes, désireux d'effectuer une croisière sur le St-Laurent, jusqu'aux Iles.

RECOMMANDATION 10: Que soient poursuivies les études amorcées concernant la possibilité de doter les Iles d'un Hovercraft

Il sera d'abord important d'étudier l'aspect technique d'un tel projet et ensuite sa signification économique: étant donné que plusieurs Hovercrafts sont en service un peu partout dans

le monde et que les conditions dans lesquelles ils opèrent ne sont pas les mêmes partout, il sera important de faire une analyse comparative de ces différentes conditions et de les comparer aux conditions spécifiques du Golfe St-Laurent (vagues, vents, marées, glaces, sables, etc) afin d'évaluer les possibilités physiques de navigation d'un tel véhicule entre les Iles-de-la-Madeleine et Percé; les Iles et Cavendish et les Iles et Chéticamp (1).

Du point de vue économique, il s'agit plus que de faire le bilan financier d'un tel service: ses revenus et ses dépenses au compte capital et au compte courant; il importe d'analyser la signification d'un tel projet en tentant de préciser ses effets indirects: entre autres, dans cinq ans, le "nouveau" traversier des Iles ne pourra, pendant la période du tourisme, satisfaire la demande de trafic...; ce mode de transport représente des économies au niveau des aménagements portuaires; économie de temps, capacité quotidienne de transport, l'attraction qu'il représente, etc.

Pourquoi les Iles? Les Iles servent de point de jonction et d'escale pour un type de transport qui est en lui-même une grande attraction touristique, pour relier entre eux trois des principaux centres stratégiques du développement touristique dans trois provinces de l'Est du pays (Québec, Ile-du-Prince-Edouard et Nouvelle-Ecosse), dans les centres Percé, Cavendish et Chéticamp.

---

(1) Il y a un autre genre d'étude technique qui peut être entreprise, laquelle consisterait dans une étude expérimentale, plus sûre dans ses conclusions, mais qui pose peut-être plus de difficultés.

PROJET 11: Service de cueillette et de livraison de marchandise sur les Iles

1- Nature du projet et sa place dans le Plan

Il s'agit ici d'un service complémentaire au traversier. Par suite du fait que celui-ci ne doit fréquenter qu'un seul port aux Iles-de-la-Madeleine, il importe de mettre sur pied, dans les municipalités de l'Est et de l'Ile de Havre-Aubert, un service qui soit responsable de la distribution et de la cueillette de marchandise, afin que la population de ces municipalités n'ait pas à assumer des frais de transport additionnels, par suite du fait que le traversier ne fréquente pas leur île.

Par le présent projet, l'organisme responsable de l'opération du traversier est chargé de la distribution, dans certaines municipalités des Iles, de la marchandise importée et de recueillir celle qui est destinée à l'exportation. Pour ce faire, il faudra régulièrement au moins un camion pour effectuer ce travail

2- Localisation

Ce service agirait aux Iles-de-la-Madeleine entre le port d'attache du traversier, situé au centre des Iles, et l'Ile du Havre-Aubert, d'une part, et entre le port d'attache et Pointe-aux-Loups, Grosse-Isle, Old Harry et Grande-Entrée, d'autre part. La population de l'Ile de Cap-aux-Meules et de l'Ile de Havre-aux-Maisons devra se charger elle-même du transport de sa marchandise. Ce service n'en sera cependant pas un de porte à porte; il ne recevra ou livrera de la marchandise qu'à certains endroits bien déterminés à l'intérieur des municipalités désignées.

3- Centres de décision

L'opération de ce service sera de la responsabilité de l'administration du traversier qui en assumera les coûts.

4- Coûts d'opération et sources de financement

Ce service exigera un déboursé annuel de l'ordre de quelque $20,000. Il sera subventionné par le ministère fédéral des Transports, qui assumera les frais de dépréciation et d'opération du camion, et les salaires du conducteur ou revenus du propriétaire et de son associé.

Le montant exigé pourra être ajusté selon la taille du camion requis, le volume et le poids de la marchandise transportée, ainsi que les distances parcourues.

5- Emplois et revenus

Ce projet procurera un emploi stable à deux travailleurs. La subvention devra être ajustée de manière à ce que ces deux travailleurs aient un revenu convenable.

RECOMMANDATION 11 Que les Iles soient reliées par voie aérienne directement avec le Québec

Les Iles auraient avantage à être reliées, par voie des airs, à l'aéroport régional de Mont-Joli, directement ou via Bonaventure ou New-Richmond — selon la localisation du futur aéroport sous-régional — dès que ce trajet permettra d'atteindre Québec et Montréal plus rapidement que ne le permet le trajet actuel via Charlottetown, Summerside, Moncton, St. John (ou) Fredericton et (ou) Edmundston, et

garantira un meilleur service postal, pourvu que le coût du passage ne soit pas majoré.

Le gouvernement du Québec devra lui-même combler les déficits d'opération de ce service par des subventions appropriées. Cette recommandation, que le B.A.E.Q. considère comme importante, devient fondamentale pour permettre le plein développement économique des Iles-de-la-Madeleine et favoriser l'exécution de ce Premier Plan. En effet, les Iles-de-la-Madeleine ne pourront entretenir de meilleures relations avec leur métropole administrative sans cette liaison aérienne rapide.

De plus, ce service représente la meilleure façon de retourner au Québec la vie économique des Iles-de-la-Madeleine, car la provenance des agents de commerce ou négociants en gros est déterminée par la direction du service aérien.

Il sera cependant nécessaire d'entretenir, pendant un certain temps encore, un service aérien régulier avec les Maritimes, afin de permettre que cette transition s'effectue normalement.

PROJET 12: Priorités à donner à certaines routes pour rendre fonctionnel le réseau routier des Iles

L'établissement des principaux éléments du réseau routier des Iles est antérieur à 1890. Dès cette période, il existait de nombreux chemins, principalement sur les Iles de Havre-Aubert, Cap-aux-Meules et Havre-aux-Maisons. Ces routes, très nombreuses aux Iles (1), sont devenues la responsabilité du ministère de la Voirie, pour l'entretien

---

(1) Chaque mille de chemin amélioré dans l'Archipel dessert la moitié moins d'acres que dans le reste du Québec, le tiers moins de population et presque deux fois moins de véhicules-moteurs (1961).

des chemins d'hiver et pour l'entretien et l'amélioration du réseau, depuis quelques années (1).

L'augmentation rapide du nombre de véhicules (2) et le taux de fréquentation de certaines routes (3) ont nécessité de nombreuses améliorations. Cependant, les "budgets réguliers" ne peuvent permettre de rencontrer certaines priorités imposées au niveau de l'infrastructure routière.

1- Nature et localisation du projet

Le présent projet consiste en la réfection et le revêtement bitumeux de la route entre Portage-du-Cap (chaînage 189+00 à l'intersection du chemin du Havre-Aubert et de Bassin) et Boisville (Etang-du-Nord, chaînage 416+55), de là jusqu'à l'aéroport de Havre-aux-Maisons, en passant par Lavernière, Grand-Ruisseau, ou encore à la limite ouest du village de Cap-aux-Meules. La distance ainsi couverte est de moins de 19 milles.

Cette route devra d'abord être reconstruite en fonction d'un entretien d'hiver plus facile, c'est-à-dire en sur-élévation par rapport aux dunes et autres accidents topographiques qui font accumuler la neige, poussée par des vents violents. De plus, il sera nécessaire de l'édifier

---

(1) Ce n'est d'ailleurs qu'en 1958-59 que le ministère de la Voirie a assumé les frais d'entretien des chemins d'hiver aux Iles (30 milles de routes).

(2) 289 en 1951, 1,145 en 1961, et quelque 1,600 en 1965.

(3) Dans Cap-aux-Meules, en moyenne 2,500 véhicules-moteurs par jour (mois d'août 1963, de 7 hres a.m. à 7 hres p.m.).

sur des fondations adéquates, en tenant compte du climat un peu spécial des Iles, où les dégels, pendant la saison de l'hiver, sont fréquents. D'un pavage de 24 pieds de largeur, elle devrait reposer sur une plate-forme de quelque 45 pieds.

2- Relation avec le Plan

Ce projet concerne les principales priorités de l'infrastructure routière des Iles-de-la-Madeleine. Dans les premières sections de cette partie, on a d'abord souligné les tendances à la concentration de la population sur l'Ile de Cap-aux-Meules et la concentration déjà importante des services sur cette même Ile; puis, on a insisté sur le fait que les développements actuellement en cours contribueraient à accélérer la tendance constatée à la concentration et favoriseraient la centralisation de tous les services et équipements.

Enfin, le taux d'utilisation de cette partie du réseau routier, qui est déjà élevé, s'accroîtra avec le transport d'étudiants à l'école secondaire régionale (1), l'aménagement d'un centre de pêche dans ou près de Cap-aux-Meules, la construction de l'hôtellerie d'Etat à Gros-Cap, le développement touristique qui amènera une plus grande utilisation des services de transport maritime et aérien. De plus, il faudra penser à faire certaines améliorations à d'autres routes. On pourra sur-élever la route vers Grande-Entrée et améliorer certaines autres routes, jugées nécessaires, plus spécialement la route vers l'Etang-des-Caps (2).

---

(1) Il s'agit d'un transport qui doit être régulier, l'hiver comme l'été et qui réclame une route adéquate.

(2) Le plan d'ensemble d'urbanisme pourra aider à établir les priorités respectives de ces projets et également la nature des améliorations à apporter.

Il faudra tenir compte, dans le type de travaux qu'on effectuera, des besoins actuels de ces voies, mais également des perspectives de développement ou d'utilisation saisonnière.

3- Ministère responsable

Le présent projet relève de la juridiction du ministère de la Voirie.

4- Coût et période d'exécution

Etant donné, d'une part, que l'école secondaire régionale ouvrira ses portes en septembre 1966 et que, par conséquent, les transports d'écoliers devront compter sur des routes accessibles l'hiver comme l'été, et que, d'autre part, le problème majeur du sous-emploi commencera à être moins aigu à compter de 1969, alors que la flotte de pêche verra ses effectifs augmenter considérablement, que plusieurs travaux importants seront terminés, du moins pour la main-d'oeuvre non spécialisée, dès 1966, et que les travaux de voirie découlant de ce projet permettront d'embaucher bon nombre de journaliers, il s'avère important d'entreprendre le plus tôt possible ces réfections et d'effectuer d'abord les sections qui réclament le plus de main-d'oeuvre, dès 1967 et 1968.

En effet, l'ensemble de ce projet devra être réalisé sur une période de 4-5 ans, afin d'éviter de capitaliser sur des équipements (camions, niveleuses, etc) qui ne seraient pas utilisés par la suite.

Le coût total d'exécution de ce projet sera de quelque $2,500,000 (il pourra varier entre $100,000 du mille, comme ce sera le cas pour la section Portage-du-Cap - Boisville, à environ $150,000 du mille en moyenne pour certaines autres sections, selon le coût des expropriations ou encore les difficultés d'exécution).

Ce projet devra être financé à même un budget spécial et ne devra pas grever les budgets annuels ordinaires du ministère de la Voirie.

5- Revenus qu'il procurera et incidence sur le chômage

Ce projet ne sera une source directe de revenus que pendant la période de sa réalisation. Cependant, en plus de contribuer à l'aménagement d'un réseau routier plus fonctionnel, il favorisera une meilleure assiduité à l'école l'hiver, permettra la "circulation organisée"; amènera une réduction du coût d'entretien des chemins d'hiver sur cette route et, surtout, favorisera le processus de concentration de la population, des services et équipement en amenant la fermeture d'artères secondaires.

Ce programme de modernisation du réseau routier de l'Archipel, s'il s'effectue pendant les cinq prochaines années, contribuera à diminuer sensiblement le chômage sur les Iles.

Il faudra voir à ce que les travaux qui requièrent beaucoup de main-d'oeuvre soient exécutés après la saison de pêche: les travaux importants débutant en août, mais s'intensifiant jusqu'en décembre, selon les effectifs de main-d'oeuvre, sans toutefois concurrencer la pêche.

Les avantages à de tels travaux sont nombreux: d'abord, on réduit le chômage et apporte une amélioration sensible au niveau de vie, grâce aux salaires distribués et peut-être aussi à l'expropriation de certaines bandes de terre.

Les sommes annuellement affectées aux travaux d'hiver (lesquels travaux ne contribuent très souvent qu'à créer un pouvoir d'achat), pourront, à l'intérieur des municipalités concernées par ce projet, être affectées aux salaires de travailleurs embauchés au redressement des routes,

terrassement, aménagement des fossés et abords de la route (1). Ces sommes, en plus d'être d'un précieux secours aux travailleurs en leur permettant de réaliser des revenus additionnels, leur permettront de travailler à la réalisation de l'infrastructure routière qu'exige le développement des Iles. De plus, ils contribueraient à l'amélioration du milieu, au moment où il leur est difficile de trouver embauche.

6- Consultation

A la consultation, la plupart des comités locaux ont insisté sur la nécessité d'améliorer les routes principales: la priorité soulignée par les deux comités locaux de l'Ile de Havre-Aubert est satisfaite par la première section du présent projet, le Havre-aux-Basques; les comités locaux de Cap-aux-Meules, Fatima et l'Etang-du-Nord demandaient l'amélioration de la route principale, en tenant compte de la concentration de la population, et celui de Havre-aux-Maisons insistait sur le Chemin des Billots (route régionale dans Havre-aux-Maisons).

Les budgets réguliers de la Voirie devront être affectés à l'amélioration et surtout à la surélévation de la route entre Dune-du-Sud et Grande-Entrée (25 milles), avec première priorité pour la section sur la Dune-du-Sud (3 milles); comme seconde priorité, il faut souligner le chemin de Portage-du-Cap à Millerand (5 milles), et ensuite le chemin principal de Havre-Aubert, "chemin d'en haut" (3 milles)

---

(1) Les seules municipalités de l'Ile de Cap-aux-Meules et Havre-aux-Maisons ont administré, aux fins des travaux d'hiver, $421,100 en 1965.

Enfin, on devra analyser sérieusement les avantages que procurerait une liaison directe entre le centre de Fatima et l'école secondaire régionale. Cette dernière route a fait l'objet de certaines recommandations.

PROGRAMME 6: LA REORGANISATION DES SERVICES ET LA CONCENTRATION DE LA POPULATION

On a vu que la tendance à la concentration de la population était évidente sur l'Ile de Cap-aux-Meules et que l'équipement et les services tendaient à s'y concentrer.

Or, la création d'un centre de pêche qui permettra le développement de la pêche hauturière et de la pêche pélagique dans ou à proximité de Cap-aux-Meules, et la construction de l'hôtellerie d'Etat à Gros-Cap contribueront à accélérer cette tendance.

Nous ne croyons pas qu'il soit possible de réaliser un centre de services et une concentration des équipements dans les limites de l'actuelle municipalité de Cap-aux-Meules. Ce centre devra donc s'étendre, soit du côté de Gros-Cap, soit du côté de Lavernière, et peut-être même des deux à la fois, de façon à permettre le développement d'un centre domiciliaire important. Pour atteindre cet objectif, il aura fallu réaliser la fusion scolaire et municipale et, possiblement, de certaines paroisses ecclésiastiques. Afin de remédier à cette situation, nous estimons qu'il y aurait lieu de dresser un plan d'urbanisme. Nous précisons la nature de ce plan dans trois recommandations.

RECOMMANDATION 12: Qu'on dresse un plan de directives d'aménagement pour l'ensemble des Iles

Ce plan de directives d'aménagement établira d'abord les priorités du réseau routier des Iles-de-la-Madeleine et en fixera les principales artères. Il délimitera ensuite le périmètre des principaux noyaux de population et des différentes zones selon l'utilisation qu'on devra en faire: zones agricoles, forestières, commerciales et industrielles, sites touristiques, etc.

RECOMMANDATION 13: Que ce plan de directives d'aménagement soit complété par un plan officiel de l'Ile du Cap-aux-Meules **(plan de détail)**

Le plan officiel de l'Ile Centrale ne sera qu'une seconde étape au plan de directives d'aménagement et servira à dégager le centre de la concentration de la population sur les Iles et à préciser également le centre de leur développement.

Il devra être effectué sans égard aux limites actuelles des municipalités, car celles-ci devront être fusionnées. Dès que les zones résidentielles seront précisées, le Conseil Municipal des Iles aura intérêt à se porter **acquéreur** de certaines de ces zones, **les mettre à la disposition de la population, à un prix qui favorise l'agglomération, et à assumer lui-même les frais d'un plan d'équipement.**

RECOMMANDATION 14: Que l'on effectue, en priorité, un plan **d'équipement de la zone de services et équipement de l'Ile de Cap-aux-Meules.**

Nous avons souligné comme lacunes à l'organisation socio-économique du milieu, le manque

de concentration des équipements et l'absence de services adaptés.

Ce plan d'équipement devra être dressé en tenant compte de l'ampleur et de la direction des relations entretenues et à entretenir avec les autres Iles. Les équipements et services prévus devront être pensés en fonction de la population de toutes les Iles; de la tendance à l'agglomération, des perspectives de développement des pêcheries, ainsi que des perspectives démographiques des Iles.

Il faudra se souvenir que ce centre de services et équipement devra desservir une population de plus de 15,000 habitants.

SECTION IV

Pour réaliser la politique de croissance des secteurs économiques complémentaires

Le développement économique des Iles ne saurait être maximum sans une action énergique qui assure la croissance du secteur de l'agriculture, maximise l'utilisation de la forêt et permet une exploration systématique des possibilités minières et pétrolières.

PROGRAMME 7: LA CROISSANCE DES SECTEURS ECONOMIQUES COMPLEMENTAIRES

Le présent programme n'a évidemment pas l'importance des programmes contenus dans les trois premières sections. Cependant, le développement des Iles doit compter également sur les secteurs complémentaires de l'agriculture et de la forêt, et ne pas négliger les possibilités, peut-être hypothétiques, mais néanmoins réelles, que représentent les mines et les huiles.

L'Esquisse du Plan présentait en détail la situation et les perspectives offertes par ces secteurs. Afin de ne pas charger inutilement le présent texte et, par contre, pour ne pas être accusés d'indifférence à l'endroit de ces secteurs, nous ferons le point en présentant quelques recommandations.

RECOMMANDATION 15: Qu'on confie à un conseiller ou animateur agricole la responsabilité du travail préliminaire conduisant à l'implantation de fermes agricoles

Par les programmes qui précèdent, on a essayé d'optimaliser l'utilisation de la ressource pêche en fonction de la population. Une autre ressource doit être développée et exploitée en fonction de cette même population, et c'est l'agriculture, de façon à permettre une satisfaction des besoins de consommation de produits agricoles.

Dans l'Esquisse du Plan des Iles, le chapitre sur l'agriculture était assez élaboré et précisait le sens et l'ampleur que pouvait prendre le développement agricole aux Iles. De plus, les possibilités de ce développement, en termes de catégories de fermes et de leur localisation géographique, étaient également évaluées.

Le travail qui reste à faire sur ce sujet ne pouvait être mis de l'avant avant qu'on ait clarifié le problème des titres de propriété. Ce travail sera terminé à l'automne 1966. Nous recommandons donc de confier, dès la première phase d'exécution de ce Plan, à un conseiller ou animateur agricole, la responsabilité des travaux préliminaires qui conduiront à l'implantation de fermes commerciales. Il pourra relever du délégué de l'O.R.D. sur les Iles ou encore du ministère de l'Agriculture.

Il faudra d'abord délimiter les lots agricoles, s'enquérir des possibilités de regroupement soit par l'achat ou par la location, recruter des candidats et voir à ce qu'ils suivent un entraînement théorique et pratique, prévoir également le mode de propriété des machineries, équipements, les modalités du financement, etc.

RECOMMANDATION 16: Que la forêt des Iles-de-la-Madeleine soit utilisée au plus grand intérêt de la population locale

Le premier travail à entreprendre consiste à déchiffrer les titres de propriété et surtout à identifier les terrains vacants. Lorsqu'une telle étude sera terminée, il sera possible de se prononcer sur les avantages et désavantages d'une propriété par l'Etat de la forêt commerciale des Iles.

Afin d'accélérer le développement de la forêt commerciale des Iles, il faudra réaliser des travaux de sylviculture. Cette sylviculture devra être limitée et se faire sur les peuplements les plus prometteurs. De plus, il y aura avantage à procéder au reboisement de certaines buttes à l'intérieur des terres.

Etant donné que la sylviculture et le reboisement seront effectués avec les deniers publics et que l'exploitation devra être contrôlée si on veut que ces interventions donnent quelque chose, il y aurait avantage à ce que la forêt commerciale des Iles devienne propriété de la Couronne.

Il sera également important de laisser la propriété des dunes à la Couronne afin de conserver leur attrait naturel qui est considérable.

RECOMMANDATION 17: Qu'un inventaire systématique et en profondeur des gîtes minéraux soit fait aux Iles-de-la-Madeleine

Il y aura lieu de préciser l'étendue et la rentabilité des gisements de gypse, dont la teneur dépasse même les 90% à certains endroits, et d'évaluer la rentabilité des dépôts de sable de moulage, également considérables aux Iles.

Enfin, il serait souhaitable qu'on effectue des forages à différents endroits sur les Iles, et même jusqu'au large des côtes, en milieu marin, afin de voir si le sous-sol contient du pétrole.

SECTION V

Pour réaliser les politiques de mise en place d'un cadre institutionnel adapté et l'exécution du Plan en fonction de la réalité des Iles

En introduction au chapitre sur le cadre Institutionnel, on a précisé les exigences fondamentales d'une planification du développement régional avec participation de la population, en insistant sur la signification institutionnelle d'une telle planification. On a alors souligné que, pour amorcer et maintenir un développement planifié avec partitipation, les centres de décision intéressés, tant régionaux qu'extérieurs, doivent entrer en relations suivies et organiques. En plus de leur rôle traditionnel, les centres étatiques de décision doivent assumer des tâches nouvelles et souvent prendre des formes nouvelles et être en relations constantes avec les centres non étatiques (ou privés).

Pour permettre ces relations constantes entre les centres de décision intéressés et ainsi contribuer au développement planifié avec participation, l'instrument privilégié pour cette mise en relation est le cadre institutionnel ou l'ensemble des institutions étatiques et leurs relations avec tous les autres agents de développement ou centres de décision intéressés.

La participation, à travers ou au moyen du cadre institutionnel, de la population des Iles, ne peut être réelle sans une modification de la mentalité ou l'éclosion d'une conscience de développement.

Dans les pages qui précèdent, on a insisté sur le manque de coordination des décisions des services administratifs gouvernementaux et des gouvernements locaux. L'absence d'un centre administratif duquel relèveraient les services administratifs

gouvernementaux des Iles et le manque d'autonomie et de pouvoirs des conseils municipaux témoignent bien de ces lacunes qui contribuent à créer un état de dépendance qui rend les structures administratives gouvernementales et locales très vulnérables. De plus, l'absence de structure de participation fait que la population n'est que très peu maître de sa destinée: le faible degré d'instruction et le bas niveau de vie de la population ont contribué à amplifier cette situation, en rendant la population dépendante d'une certaine élite.

Dans le même chapitre, on a longuement élaboré sur les principales politiques susceptibles de favoriser la planification du développement et fourni leur justification. On a alors insisté sur la nécessité de créer un niveau régional d'intervention, tant pour l'élaboration que pour l'exécution, et sur le besoin d'associer les gouvernements locaux au développement en leur confiant des responsabilités accrues et les dotant d'une véritable structure de participation consultative.

PROGRAMME 8: ETABLISSEMENT D'UN CADRE INSTITUTIONNEL DE DEVELOPPEMENT

L'établissement d'un cadre institutionnel adapté à la réalité des Iles, qui permette la coordination des décisions, la participation et favorise l'exécution du Plan de développement, doit s'appuyer à la fois sur une déconcentration de l'administration gouvernementale et ensuite sur une décentralisation à l'égard des structures locales.

Afin de simplifier la compréhension de ce programme et de mieux faire ressortir les différentes phases ou étapes de réalisation proposées, nous insisterons sur les interrelations entre les politiques de déconcentration et de décentralisation afin de ne pas déboucher sur une structure qui soit trop complexe et trop lourde.

Les institutions déconcentrées seront en relations étroites avec le secteur décentralisé. Pour la préparation des programmes, ils effectueront conjointement le travail, alors que dans l'exécution des tâches, les relations varieront selon qu'il s'agira de tâches appartenant aux gouvernements locaux ou à l'administration gouvernementale déconcentrée.

Assez brièvement, voyons jusqu'à quel point ces politiques seront interreliées et complémentaires les unes des autres et comment s'effectuera, dans le temps, le passage des structures actuelles aux structures décentralisées et déconcentrées: on proposera d'abord la désignation d'un centre administratif sur les Iles, qu'il faudra équiper convenablement et qu'on rattachera à une métropole administrative. L'exécution du Plan sera ensuite assurée par le délégué, sur les Iles, de l'O.R.D. L'une de ses premières fonctions sera de favoriser la réalisation du projet de fusion municipale. De plus, en assistant aux réunions des responsables des divers services gouvernementaux, représentés sur les Iles, il contribuera à favoriser la coordination des décisions. C'est le délégué de l'O.R.D. qui permettra les interrelations voulues pour assurer l'entière complémentarité entre les structures administratives gouvernementales et la structure administrative locale.

Les structures administratives seront conseillées par le Conseil de Développement des Iles, organisme désigné de participation consultative, qui garantira la participation de la population au développement. Il pourra aussi faire des représentations au délégué de l'O.R.D. Les trois recommandations qui suivent favoriseront la réalisation de la politique de déconcentration.

RECOMMANDATION 18: Que Cap-aux-Meules (1) soit désignée comme centre administratif des Iles-de-la-Madeleine et qu'on y concentre tous les services administratifs gouvernementaux

De plus, il y aura avantage à ce que la plupart de ces services soient regroupés sous un même toit, ce qui facilitera pour autant la coordination. Evidemment, les services fédéraux devront être séparés des services provinciaux. D'ailleurs, le fédéral possède déjà son édifice; toutefois, les services n'y sont pas tous regroupés.

RECOMMANDATION 19: Que ce centre administratif relève directement de la métropole administrative de Rimouski (2)

RECOMMANDATION 20: Que les cadres gouvernementaux représentés aux Iles assurent la coordination de leur travail grâce à la formation d'un comité

Ce comité, sur lequel pourrait siéger le délégué de l'O.R.D., serait composé des fonctionnaires hiérarchiquement les plus élevés dans chaque ministère. Le gouvernement aura à désigner, dans certains ministères où ses effectifs sont considérables, celui qui sera membre du comité. A l'occasion

---

(1) On veut signifier le nouveau centre de services qui sera défini par le plan d'urbanisme (plan de détail).

(2) Dans une autre partie de ce Plan de développement, on recommande que Rimouski soit désignée métropole administrative.

des réunions de ce comité, on pourra discuter des programmes d'exécution de chaque ministère et voir à les ajuster, si nécessaire, en fonction des priorités de l'exécution du Plan et des programmes et budgets de l'O.R.D. concernant les Iles.

Ce comité a pour but principal de favoriser la coordination des décisions et voir à assurer la complémentarité des différents programmes.

On a souligné que le délégué de l'O.R.D. favoriserait la coordination entre les structures administratives gouvernementales et les services administratifs locaux. Or, pour réaliser la politique de décentralisation, il sera nécessaire de réorganiser les conseils municipaux et d'en entreprendre une fusion complète. Cette fusion sera favorisée par l'O.R.D. qui fournira les services techniques ou d'animation dont auront besoin les conseils actuels. Cependant, il faudra d'abord compter sur le délégué de l'O.R.D. et voir à lui confier des responsabilités bien précises.

RECOMMANDATION 21: Que l'O.R.D. confie à un délégué la responsabilité de l'exécution du Plan des Iles

Il est assez difficile de définir le statut particulier de ce responsable; d'autant plus que les structures de l'O.R.D. ne sont pas encore établies. De plus, nous ne saurions nous prononcer de façon précise sur la nécessité ou non qu'il s'agisse d'un "délégué résident". Nous considérons cette nomination comme importante étant donné le statut particulier accordé aux Iles qui sont considérées comme un territoire spécial, mais qui, pour les fins du Premier Plan, sont considérées comme partie intégrante de la région-plan. Les fonctions et responsabilités de ce délégué pourront être précisées par l'O.R.D. Entre autres responsabilités, il devra favoriser la fusion municipale afin d'établir une structure adaptée au développement planifié;

il devra aider à mettre sur pied un conseil de développement qui complétera la participation de la population et, enfin, il devra assister aux réunions du comité des responsables des services gouvernementaux.

Certains travaux spécifiques, de recherche et d'animation, devront être effectués. Le délégué devra programmer ces travaux et en effectuer la supervision, étant donné que sa connaissance du milieu sera plus complète. Il est en effet évident qu'au fur et à mesure que se réalisera le Plan de développement, il deviendra nécessaire de compléter certaines recherches ou encore de faire une réévaluation de certaines autres en fonction de changements non prévus ou de modifications importantes. La plupart de ces recherches ou études pourront être effectuées par des membres de l'équipe de recherche dont sera dotée l'O.R.D., ou encore, par contrats, qui pourraient être donnés par l'O.R.D. à des spécialistes de la discipline concernée.

Au moins pendant les premières années, l'O.R.D. devrait avoir à son service aux Iles un animateur social qui aurait à travailler à la fusion municipale et à la réalisation de projets spécifiques. De plus, nombre de services devront être organisés au sein du nouveau Conseil Municipal (commission touristique, organisation des loisirs, services d'utilité publique, urbanisme, etc).

Enfin, l'O.R.D. devra, à l'occasion, fournir les services de spécialistes: ainsi, par exemple, il pourra avoir besoin des services d'un conseiller en fusion municipale; lorsqu'il s'agira d'entreprendre la réorganisation de l'agriculture, il devra compter sur la présence d'un technicien agricole, etc (1).

---

(1) Le délégué de l'O.R.D., ou mieux, l'employé de l'O.R.D., chargé plus spécialement de la réalisation du Plan des Iles, pourra avoir d'autres tâches que celles ici spécifiées, selon les pouvoirs dont sera doté l'O.R.D.

PROJET 13: Fusion des municipalités des Iles-de-la-Madeleine

1- But et nature du projet

Le présent projet vise à faire des corporations municipales des Iles-de-la-Madeleine une institution adaptée au développement, un interlocuteur valable dans la planification et un instrument privilégié de la participation des citoyens à leur devenir.

Or, pour faire de la municipalité un véritable organisme responsable des décisions locales et un interlocuteur valable dans la planification, il est d'abord de toute nécessité de faire disparaître les limites arbitraires qui contribuent actuellement à susciter des rivalités, créer des oppositions entre citoyens qui font face aux mêmes problèmes et ont besoin d'une force de représentation pour faire connaître et pour interpréter ces problèmes particuliers qui les confrontent.

Ce projet de fusion des municipalités apparaît donc important pour favoriser l'évolution de la mentalité actuelle vers une mentalité de développement. L'importance de la participation sera conditionnée en bonne partie par le rôle que prendra cette nouvelle institution décentralisée. La responsabilité de la planification sera alors partagée entre l'Etat et la population locale. Enfin, la fusion municipale fournira à la population les moyens suffisants pour réaliser les tâches nombreuses supposées par le développement planifié.

Si on applique aux Iles-de-la-Madeleine les critères utilisés (1) pour le territoire-pilote

---

(1) Voir Chapitre sur l'Etablissement d'un Cadre Institutionnel de Planification et de Participation et l'Annexe technique sur les municipalités, Dansereau, F., Godbout, J., op. cit.

concernant les projets de fusion municipale, aucune solution valable ne peut être trouvée ailleurs que dans une fusion complète de toutes les municipalités. En effet, une municipalité moderne doit d'abord compter sur la présence d'un centre de services important et s'étendre à la zone d'influence complète de ce centre. De plus, elle doit compter sur une population minimum de 6,000 habitants, n'avoir à surmonter aucune barrière topographique importante et ne sectionner aucune municipalité existante. On ne peut accepter ces principaux critères sans conclure à la nécessité d'une seule municipalité sur les Iles. D'ailleurs, une fusion partielle raviverait la rivalité entre îles, à tel point qu'il serait permis de douter des chances d'exécution du présent Plan.

2- Place dans le Plan

La fusion des municipalités en une seule est importante si on veut que le Conseil Municipal, le seul corps local élu, devienne le responsable des décisions et remplisse adéquatement son rôle dans l'élaboration de programmes, la coordination et la supervision de leur réalisation. La nécessité d'un tel organisme décentralisé, qui jouerait un rôle important dans la planification des Iles est évidente. De plus, la faiblesse des conseils municipaux actuels a été longuement démontrée (1) et leur réorganisation devient un impératif.

3- Structures internes

La première recommandation, faite au programme de la réorganisation des gouvernements municipaux, du Chapitre sur l'Etablissement d'un Cadre

---

(1) Les dépenses pour services d'utilité publique fournis par les municipalités des Iles représentent moins de 1% de leurs budgets.

Institutionnel, qui a trait à la structure interne des nouvelles municipalités proposées pour le territoire-pilote, s'applique intégralement à la municipalité proposée pour les Iles, dans ses parties sur un conseil, un exécutif et une administration; de même, la partie qui traite d'une structure consultative aux Iles-de-la-Madeleine, s'applique à la présence d'un Conseil de Développement.

4- Fonctions de la municipalité proposée

La principale fonction du Conseil Municipal des Iles en sera d'abord une de planification: le Conseil Municipal sera, conjointement avec la structure déconcentrée, responsable de l'élaboration des programmes et de l'exécution du Plan de développement des Iles, chacun dans son champ d'action respectif. Ses autres fonctions seront définies par les besoins des différents secteurs d'activité. C'est ainsi qu'il devra d'abord assurer à la population les services courants d'utilité publique, voir à ce qu'on dresse les plans d'urbanisme, former la commission touristique, etc.

5- Période de mise en oeuvre

La réalisation de la fusion des municipalités aux Iles-de-la-Madeleine devra être entreprise incessamment, dès que sera formé le Conseil de Développement. Il devra s'agir d'une fusion volontaire. L'O.R.D. devra voir à ce que les municipalités obtiennent les conseils techniques qui leur seront nécessaires; il devra également voir à fournir les services d'animation requis par ce projet de fusion.

6- Evaluation municipale adaptée

Le taux actuel d'évaluation et le taux de la taxe foncière varient selon les municipalités. De plus, les dettes des différentes municipalités ne sont pas les mêmes; il en est ainsi du degré d'équipement qui n'est pas le même partout; il ne faudrait pas, du moins pendant ce Premier Plan, réaliser une imposition foncière qui tienne uniquement compte de la valeur réelle des propriétés.

On pourra mettre sur pied une évaluation scientifique, uniforme à la grandeur des Iles, qui sera basée sur la valeur réelle des propriétés et qu'on soumettra ensuite à un coefficient d'ajustement, variable selon les localités ou agglomérations de population et qui tiendra compte de la valeur marchande des propriétés, des tendances calculées de la population à la concentration. On pourra alors, afin de décourager la construction dans certaines zones à "déconseiller" pour l'habitation, ou encore empêcher "le gel de certains terrains" ou même l'utilisation à d'autres fins que celles prévues ou proposées de certains terrains, évaluer à leur valeur marchande ces terrains ou propriétés aux fins d'imposition de la taxe foncière et non suivant le coefficient spécial qui aura été prévu pour les constructions réalisées antérieurement dans cette zone (1).

---

(1) A titre d'exemple: A: est une zone domiciliaire équipée, à développer; B: est une zone agricole; C: est une zone à fermer à l'habitation. Le taux d'évaluation est le même partout. Au taux de la taxe foncière qui est de x par $1,000 d'évaluation, s'applique le coefficient d'ajustement; ainsi pour les habitations construites avant la mise en vigueur de cette politique: dans la zone A: x par $1,000 de valeur réelle; dans la zone B: (suite de la note, page suivante)

D'aucuns clameront sans doute que c'est une atteinte au droit de propriété. A prime abord, nous sommes portés à être d'accord. Cependant, personne ici n'est lésé de son droit de propriété: son droit lui coûte tout simplement quelque chose de plus lorsqu'il est une entrave au bien de la communauté. Nous considérons qu'il doit en être ainsi sur les Iles si on veut en faire un milieu équilibré. Afin que cette planification du milieu physique lui-même ne se fasse pas uniquement par des mesures coercitives, on devra, après avoir complété le plan d'urbanisme, édicter certaines mesures incitatives, susceptibles de favoriser la réalisation des objectifs poursuivis en ce qui a trait à la concentration de la population, à la délimitation de zones agricoles, etc. Nous avons déjà recommandé que les terrains résidentiels soient mis à la disposition de ceux qui désireraient s'y établir, à prix réduits. Si cette mesure ne s'avère pas suffisamment incitative, il faudra prévoir une aide additionnelle.

(suite de la note, page précédente)

(1) 1/3 x par $1,000 de valeur réelle; dans la zone C: 1/3 x par $1,000 de valeur réelle. Cas théorique: quelqu'un veut se construire dans la zone C, sa taxe foncière sera de x par $1,000 de valeur réelle sans appliquer le coefficient, car c'est une zone à fermer. (On pourrait appliquer la même formule si, au lieu de se construire, il fait des réparations ou aménagements qui représentent plus d'un certain pourcentage de la valeur réelle de la propriété). Un autre citoyen est propriétaire d'une bonne superficie de terrain de la zone agricole B. Il ne veut ou ne peut pas cultiver son terrain, il ne veut pas le vendre ni le louer; alors on lui taxe sa propriété à x par $1,000 de valeur réelle, bien qu'il soit dans une zone où s'applique le coefficient. De plus, son terrain pourra être taxé au même taux qu'un terrain résidentiel.

7- Consultation

Les organismes et associations consultés ont à l'unanimité reconnu la nécessité d'une fusion municipale. Cependant, presque tous, si on fait exception du Comité local de Cap-aux-Meules, qui a recommandé une fusion de toutes les municipalités en une seule, se sont arrêtés à demander une fusion partielle. On voyait d'un bon oeil le maintien de trois municipalités sur les Iles-de-la-Madeleine. Lorsqu'au début de ce projet nous avons insisté sur les avantages que nous percevions à une fusion complète, nous avons exprimé clairement nos craintes à ne réaliser qu'une fusion partielle.

RECOMMANDATION 22: Qu'une étude anthropologique et médicale soit faite auprès de la population de l'Ile d'Entrée

Etant donné la forte consanguinité de cette population, il importe, dans le plus bref délai possible, d'en faire une évaluation précise et de procéder, si nécessaire, au déplacement de cette population afin d'éviter qu'elle se désintègre davantage.

RECOMMANDATION 23: Que l'on confie à la Commission Scolaire Régionale la responsabilité de l'enseignement à tous les niveaux

Cette recommandation implique la disparition des commissions scolaires locales, dont les responsabilités sont mal définies depuis l'établissement de la Commission Scolaire Régionale et la création du Comité de Planification Scolaire des Iles.

Nous estimons que la Commission Scolaire Régionale est habilitée à cumuler les fonctions et pensons que la planification de l'enseignement n'en sera que plus facile et les frais d'administration réduits. L'élection des commissaires de la Régionale devra se faire à la fois sur la base de la localisation géographique et du volume de la population.

PROJET 14: Formation d'un Conseil de Développement

1- Nature du projet

Dans le projet qui précède, sur la fusion municipale, on a mentionné que le nouveau Conseil Municipal serait secondé par un Conseil de Développement qui assurerait une participation consultative (1) de la population à l'élaboration des politiques, à la coordination des décisions et à l'exécution des programmes acceptés.

Ce Conseil de Développement, organisme de représentation, de consultation et d'animation, remplira d'abord son rôle auprès du délégué de l'O.R.D. et du Conseil de Comté avant que ne s'effectue la fusion municipale (il aura d'ailleurs un travail positif à accomplir pour aider à la réalisation de la fusion volontaire des municipalités) et auprès du comité de fonctionnaires des Iles.

---

(1) Par participation consultative, l'on entend suggérer que l'Etat, à tous ses paliers politiques et administratifs, devrait s'associer, tant pour l'élaboration que pour la réalisation de ses politiques, des structures permanentes représentatives des publics.

2- Composition du Conseil

Le Conseil de Développement sera formé de quelque 30 membres: 50% seront nommés par les conseils municipaux actuels (plus tard le Conseil Municipal des Iles), et 50% représenteront les organismes ou associations socio-économiques les plus dynamiques des Iles.

Les associations fourniront les délégués de la représentation sectorielle, tandis que les conseils municipaux assureront la représentation territoriale, à la lumière des critères de représentativité occupationnelle et géographique. Bien que la délégation sectorielle assure une représentation adéquate aux principaux groupes tels le salariat, la finance, les entreprises et commerces, les producteurs (coopératifs ou privés) et propriétaires de bateaux de pêche, il sera nécessaire de tenir compte de la place qu'occupe chacun de ces secteurs sur les Iles, du volume de membres des organismes ou (et) de l'importance qu'ils ont sur les Iles, tant sur le plan social qu'économique (1).

---

(1) Les 15 délégués des organismes et associations pourront se répartir comme suit:

1	Les caisses populaires (finance);
3	Le syndicat des travailleurs d'usine, de construction, du secteur hospitalier (salariat);
3	Le Chambre de Commerce;
2	L'Association des marchands, garagistes, commerces et entreprises (autres qu'en pêcheries);
4	Le Syndicat des Pêcheurs Hauturiers, l'Association des Pêcheurs côtiers, l'Association des producteurs indépendants et les coopératives de production;
1	La planification scolaire;
1	Autres (cercles agricoles, dames fermières).
15	Total

Afin d'assurer une représentation territoriale adéquate et de compléter la représentation occupationnelle, les conseils municipaux ne devront désigner leurs représentants qu'une fois que les organismes et associations auront fait connaître leur délégation. En effet, il sera nécessaire d'agir ainsi afin de ne pas se retrouver avec certains délégués qui auraient été nommés sous plusieurs titres. Ce danger est grand pour plusieurs individus qui font partie de la plupart de ces organismes ou associations. Les délégués nommés par les conseils municipaux (parmi leurs membres et les citoyens de leur municipalité) seront désignés sur la base d'un regroupement municipal; leur distribution géographique pourra être la suivante: Municipalité de Havre-Aubert et Bassin, 4; Municipalités de Cap-aux-Meules, Fatima, Etang-du-Nord et Havre-aux-Maisons, 8; Municipalités de Grosse-Isle et Grande-Entrée, 3.

Tous les délégués de la représentation sectorielle, comme ceux de la représentation territoriale, seront nommés pour un an et leur nomination pourra être renouvelée au terme de leur mandat.

3- Fonctionnement

Pour assurer son fonctionnement, le Conseil de Développement devra compter sur la présence d'un animateur social, qui en sera le secrétaire, et sur son Bureau de Direction, composé de sept membres (1).

---

(1) Le président, le vice-président, le secrétaire et quatre directeurs. Le secrétaire est d'office membre du Bureau de Direction. Ce Bureau de Direction devra être formé en tenant compte de la représentation sectorielle et de la représentation territoriale. Son mandat est également d'un an.

Le Conseil de Développement se réunira en assemblées générales bimestrielles. L'une de ces assemblées servira au renouvellement des cadres, à la formation des comités, à l'élection de l'Exécutif, à l'adoption du rapport de l'Exécutif et à la discussion et approbation du rapport d'animation. Les autres assemblées générales étudieront les rapports des différents comités. Ces comités feront l'étude du Plan, consulteront et feront des représentations sur son exécution. Il sera d'abord important de former des comités de pêche, tourisme et transport, agriculture, etc. Il sera également nécessaire de former des comités ad hoc, comités temporaires et ayant à travailler sur un sujet bien spécifique. Ces comités pourront recruter une partie de leurs membres en dehors du Conseil de Développement. Le premier qui devra être formé se verra confier une responsabilité bien précise concernant la fusion municipale: en approfondissant les avantages et implications d'une fusion complète et en effectuant un travail d'animation et de représentation auprès des conseils municipaux actuels, il contribuera à promouvoir la fusion volontaire.

4- Fonctions de l'animateur

L'animateur s'occupe particulièrement de la préparation des réunions du Bureau de Direction, des relations avec le délégué de l'O.R.D., garantir la liaison auprès des mass media.

Il établit les programmes, en collaboration avec le Bureau de Direction, tient les rapports à jour et voit à les faire circuler d'un palier à l'autre, assure le fonctionnement des comités, coordonne et supervise le travail d'animateurs bénévoles qui aident au fonctionnement de ces comités et voit à fournir les documents de travail utiles à leur action. Il est de toute nécessité qu'il entretienne de bonnes relations avec le délégué de l'O.R.D., qui est responsable de l'exécution du Plan; qu'il s'assure de la représentativité des membres du Conseil et qu'il soit en liaison avec le Conseil Régional de Développement.

5- Mode de financement

Il faudra prévoir une contribution des organismes représentés au Conseil de Développement, de façon à assurer la présence de ses membres aux réunions générales et aux réunions de leurs comités respectifs, et garantir son fonctionnement. Cependant, les frais de secrétariat et le salaire de l'animateur devront être payés par le gouvernement directement ou via l'O.R.D.

RECOMMANDATION 24: Qu'on effectue les études nécessaires à l'élaboration d'un programme d'information

L'information dispensée aux Iles-de-la-Madeleine est incomplète: l'information TV, dispensée par le réseau d'Etat, via Moncton et Chéticamp, favorise les Iles-de-la-Madeleine, tant par le caractère national des émissions que par leur valeur. Par contre, l'information radio est moins satisfaisante. Le seul poste français capté par les Iles est le poste de New-Carlisle, qui diffuse beaucoup d'informations de caractère gaspésien et acadien (pour son auditoire du Nouveau-Brunswick) et ne diffuse pas en fonction des Iles-de-la-Madeleine. Un journal local, un bimensuel, a été fondé aux Iles-de-la-Madeleine, il y a près d'un an. Le travail bénévole de ses responsables et le manque de fonds constituent deux obstacles importants à son expansion. Enfin, aucun journal de l'extérieur n'a de correspondant aux Iles-de-la-Madeleine.

CONCLUSION GENERALE

Ce plan pour les Iles-de-la-Madeleine repose sur le postulat d'une population qui continuera à croître à un taux relativement élevé. Il se fixe donc comme objectif de fournir un travail et un revenu satisfaisants à cette population par l'exploitation intensive et efficace de la seule ressource disponible: le poisson.

De plus, ce Plan prévoit la mise en place des services et équipements sociaux pour cette population qui se chiffrera entre 13,000 et 20,000 personnes. Il faut noter ici que les Madelinots, en acceptant de s'isoler sur les Iles, renoncent à certains services qu'une si faible population ne peut légitimer.

Ce plan implique des coûts qui peuvent, à prime abord, paraître très élevés pour une population qui ne se chiffre qu'à quelque 13,000 habitants. Plus de la moitié de ces coûts de réalisation devront être assumés par le gouvernement fédéral, alors que le gouvernement provincial devra débourser quelque 38%, et le local, le reste, soit 11%.

L'ensemble de ces projets constitue des mesures prioritaires et doivent être réalisés au terme de ce Premier Plan si on veut réaliser l'objectif de croissance poursuivi.

Ce plan, que d'aucuns qualifieront de dispendieux, n'en permettra pas moins $6,000,000 additionnels en salaires, annuellement, à compter de 1972. De plus, par suite de l'augmentation de la durée moyenne de l'emploi et de la majoration des taux horaires de salaires, ils contribueront à une réduction du volume des virements sociaux.

Enfin, plusieurs millions ici prévus auraient été versés même sans plan de développement. Aussi, le développement deviendra moins dispendieux en longue période, car des investissements nombreux, en infrastructure, n'auront pas à être renouvelés.

TABLEAU 20: DISTRIBUTION DES PRINCIPAUX COUTS IMPLIQUES PAR LA REALISATION DU PLAN DES ILES, 1967 - 1972

No. du projet et titre abrégé / Source de financement	Fédéral $ 000	Provincial $ 000	Local $ 000	Total (1) $ 000
Projet 1: Infrastructure	3,000	550	250	3,800
Projet 2: Flotte	7,125	6,412	712	14,249
Projet 3: Usines	-	-	900	900
Projet 4: Bateaux polyvalents	300	1,000	1,000	2,300
Projet 5: Prime à la prise	-	600	-	600
Projet 6: Fumoirs	30	-	-	30
Projet 7: Homarderies	30	-	-	30
Projet 8: Equipements touristiques		450	550	1,000
Projet 10: Traversier (const. & opération)	5,000	-	-	5,000
Projet 11: Service, cueillette et livraison	100			100
Projet 12: Réseau routier		2,500		2,500
Autres (2)				
TOTAL	15,585	11,512	3,412	30,509

(1) Le coût des recommandations n'est pas calculé.

(2) Il est difficile de prévoir le coût d'établissement du cadre institutionnel.

Il n'est pas nécessaire de dégager de nouveau les principales priorités de ce plan. Soulignons cependant, que l'organisation d'un véritable centre de pêche, doté des navires et équipements nécessaires, demeure toujours la première priorité. La réalisation de ce centre permettra de fournir la majorité des emplois requis aux Iles. La mise en service d'un véritable traversier vient aussi en tête de la liste des priorités, car l'isolement demeurera toujours le grand obstacle au développement des Iles; et tout ce qui pourra réduire cet isolement contribue directement à ce développement; par exemple, une activité nouvelle comme le tourisme ne pourra prendre racine aux Iles sans des modes de transport rapide et efficace.

TABLE DES MATIERES

	Pages
INTRODUCTION GENERALE	1
A- LES ILES DE LA MADELEINE ET LA "REGION-PLAN"	1
B- L'ELABORATION DU PLAN DE DEVELOPPEMENT DES ILES-DE-LA-MADELEINE	2
1- Un travail de recherche	3
2- Un travail de consultation	4
C- L'OPTION DU DEVELOPPEMENT SOCIO-ECONOMIQUE DES ILES-DE-LA-MADELEINE	5
PREMIERE PARTIE: LA PROBLEMATIQUE DU DEVELOPPEMENT DES ILES-DE-LA-MADELEINE	8
SECTION I: Les variables stratégiques du développement des Iles	8
A- POPULATION	9
1- Démographie	9
2- Scolarité	11
3- Main-d'oeuvre	12
4- Emploi	13
5- Revenus	14
B- RESSOURCES	16
1- La pêche	16
2- Tourisme	18
3- Agriculture	19
C- TERRITOIRE	19

D- ORGANISATION SOCIO-ECONOMIQUE 23

CONCLUSION 27

SECTION II: Les politiques de développement des Iles-de-la-Madeleine 28

A- POLITIQUE D'EXPLOITATION INTENSIVE ET EXTENSIVE DES PECHES EN FONCTION DE LA POPULATION 28

1- Le volume des pêcheurs côtiers est limité au nombre de pêcheurs de homard 31
2- Les interventions, dans la pêche côtière, modifieront très peu le volume de l'emploi au secondaire 32
3- Nécessité de consolider les unités de production, créer un centre de pêche, intensifier et moderniser la flotte de pêche 32

B- POLITIQUE DE L'ETABLISSEMENT D'UNE ACTIVITE DYNAMIQUE NOUVELLE: LE TOURISME 33

C- POLITIQUE DE REORGANISATION DE L'INFRASTRUCTURE ET DES SERVICES 34

1- Réorganisation des transports 35
2- La réorganisation des services et équipements socio-économiques 37
3- La concentration de la population 38

D- POLITIQUE DE CROISSANCE DES SECTEURS ECONOMIQUES COMPLEMENTAIRES 38

1- Agriculture 39
2- Forêt 39
3- Mines 39

E- POLITIQUE DE MISE EN PLACE D'UN CADRE INSTITUTIONNEL DE PLANIFICATION ET DE PARTICIPATION ADAPTE A LA REALITE DES ILES 40

1- La déconcentration de l'administration gouvernementale 41
2- La décentralisation: les gouvernements locaux 41
3- La participation consultative 42

SECTION III: Les objectifs de développement des Iles-de-la-Madeleine 43

A- LES OBJECTIFS DE CROISSANCE ET DE DEVELOPPEMENT POUR L'HORIZON 1982 43

1- Nous estimons que le taux actuel d'augmentation de la population pourra se maintenir jusqu'en 1981 44
2- La population active et la main-d'oeuvre augmenteront considérablement 45
3- Le volume de l'emploi dans les pêcheries se stabilisera 46
4- Le taux d'embauche dans les services s'accroîtra considérablement 48
5- Le revenu du travailleurs des Iles devra se rapprocher le plus possible de celui du travailleur provincial 49

B- LES OBJECTIFS DU PREMIER PLAN 51

1- Utilisation de la ressource pêche en fonction de la population 55
2- L'établissement d'une activité dynamique nouvelle: le tourisme, et la croissance des secteurs économiques complémentaires 65
a) Tourisme 65
b) Agriculture 66
c) Forêt 66
d) Mines 67
3- Réorganisation de l'infrastructure et des services 67
4- Mise en place d'un cadre institutionnel adapté 69

DEUXIEME PARTIE: LA PROGRAMMATION DU DEVELOPPEMENT AUX ILES-DE-LA-MADELEINE 70

SECTION I: Réalisation de la politique d'exploitation intensive et extensive des pêches en fonction de la population 70

PROGRAMME 1: CREATION D'UN CENTRE DE PECHE HAUTURIERE 71

PROJET 1: L'infrastructure exigée par le développement de la pêche hauturière 72

PROJET 2: Flotte de pêche des Iles-de-la-Madeleine 79

PROJET 3: Nouvelles usines de filetage et relocalisation de celles qui existent en fonction du centre de pêche 91

RECOMMANDATION 1: Qu'on étudie les possibilités d'implantation de l'élevage du vison aux Iles 98

PROGRAMME 2: INTENSIFICATION DE L'EFFORT DE PECHE DU PECHEUR COTIER 99

PROJET 4: Modernisation des bateaux et équipements pour la pêche côtière diversifiée 99

RECOMMANDATION 2: Que l'Etat du Québec limite le nombre de bateaux côtiers de pêche commerciale aux Iles-de-la-Madeleine en fixant à 500 le nombre maximum de licences d'exploitation 109

RECOMMANDATION 3: Qu'il limite le nombre de prêts consentis aux pêcheurs désireux de s'équiper pour réaliser la pêche aux pétoncles, aux possibilités d'exploitation des bancs 110

PROJET 5: Primes à l'exploitation des espèces de fond par les pêcheurs côtiers 110

RECOMMANDATION 4: Qu'une première priorité de la recherche sur la technologie porte sur le maquereau 120

PROGRAMME 3: CONSOLIDATION ET MECANISATION DES UNITES DE PRODUCTION 121

PROJET 6: Mécanisation des fumoirs 122

PROJET 7: Consolidation des homarderies 139

RECOMMANDATION 5: Qu'on étudie les possibilités d'écouler, vivant, par avion, sur les marchés de Montréal, le homard des Iles-de-la-Madeleine 147

RECOMMANDATION 6: Qu'on explore les possibilités d'exploitation et de marché d'espèces complémentaires au homard 148

RECOMMANDATION 7: Que la tâche de préciser un plan de consolidation complet des coopératives de pêcheur des Iles et le soin d'en assurer la mise en marché soient confiés à une firme de consultants dans le domaine de la réorganisation administrative 148

RECOMMANDATION 8: Que soit entreprise la réorganisation de l'entreprise coopérative dans ses activités de production, son administration et l'association 149

SECTION II: Pour réaliser la politique de l'établissement d'une activité dynamique nouvelle 150

PROGRAMME 4: L'ETABLISSEMENT D'UNE ACTIVITE DYNAMIQUE NOUVELLE: LE TOURISME 150

PROJET 8: Mise en place des équipements d'accueil: hébergement, restauration, récréation 152

PROJET 9: Les visiteurs à la journée 167

SECTION III: Pour réaliser la politique de réorganisation de l'infrastructure et des services 171

PROGRAMME 5: LA REORGANISATION DU TRANSPORT 172

PROJET 10: Construction d'un nouveau traversier pour les Iles-de-la-Madeleine 172

RECOMMANDATION 9: Que le gouvernement du Québec accorde une aide financière accrue à la CTMA pour qu'elle mette en opération un bateau mieux adapté aux conditions nouvelles créées par le développement des Iles 182

RECOMMANDATION 10: Que soient poursuivies les études amorcées concernant la possibilité de doter les Iles d'un Hovercraft 182

PROJET 11: Service de cueillette et de livraison de marchandise sur les Iles 184

RECOMMANDATION 11: Que les Iles soient reliées par voie aérienne directement avec le Québec 185

PROJET 12: Priorités à donner à certaines routes pour rendre fonctionnel le réseau routier des Iles 186

PROGRAMME 6: LA REORGANISATION DES SERVICES ET LA CONCENTRATION DE LA POPULATION 192

RECOMMANDATION 12: Qu'on dresse un plan de directives d'aménagement pour l'ensemble des Iles 193

RECOMMANDATION 13: Que ce plan de directives d'aménagement soit complété par un plan officiel de l'Ile du Cap-aux-Meules 193

RECOMMANDATION 14: Que l'on effectue, en priorité, un plan d'équipement de la zone de services et équipement de l'Ile du Cap-aux-Meules 193

SECTION IV: Pour réaliser la politique de croissance des secteurs économiques complémentaires 195

PROGRAMME 7: LA CROISSANCE DES SECTEURS ECONOMIQUES COMPLEMENTAIRES 195

RECOMMANDATION 15: Qu'on confie à un conseiller ou animateur agricole la responsabilité du travail préliminaire conduisant à l'implantation de fermes agricoles 196

RECOMMANDATION 16: Que la forêt des Iles-de-la-Madeleine soit utilisée au plus grand intérêt de la population locale 197

RECOMMANDATION 17: Qu'un inventaire systématique et en profondeur des gîles minéraux soit fait aux Iles-de-la-Madeleine 197

SECTION V: Pour réaliser les politiques de mise en place d'un cadre institutionnel adapté et l'exécution du Plan en fonction de la réalité des Iles 199

PROGRAMME 8: ETABLISSEMENT D'UN CADRE INSTITUTIONNEL DE DEVELOPPEMENT 200

RECOMMANDATION 18: Que Cap-aux-Meules soit désigné comme centre administratif des Iles-de-la-Madeleine et qu'on y concentre tous les services administratifs gouvernementaux 202

RECOMMANDATION 19: Que ce centre administratif relève directement de la métropole administrative de Rimouski 202

RECOMMANDATION 20: Que les cadres gouvernementaux représentés aux Iles assurent la coordination de leur travail grâce à la formation d'un comité 202

RECOMMANDATION 21: Que l'ORD confie à un délégué la responsabilité de l'exécution du Plan des Iles 203

PROJET 13: Fusion des municipalités des Iles-de-la-Madeleine 205

RECOMMANDATION 22: Qu'une étude anthropologique et médicale soit faire auprès de la population de l'Ile d'Entrée 210

RECOMMANDATION 23: Que l'on confie à la Commission Scolaire Régionale la responsabilité de l'enseignement à tous les niveaux 210

PROJET 14: Formation d'un Conseil de Développement 211

RECOMMANDATION 24: Qu'on effectue les études nécessaires à l'élaboration d'un programme d'information 215

CONCLUSION GENERALE 216

LISTE DES TABLEAUX

		Pages
TABLEAU 1:	Distribution procentuelle de la population des Iles-de-la-Madeleine, regroupée par Iles, de 1901 à 1961	11
TABLEAU 2:	Taux d'activité aux Iles-de-la-Madeleine, dans la région-pilote et la province, en 1951 et 1961	12
TABLEAU 3:	Distribution de l'emploi aux Iles-de-la-Madeleine en 1961, et prévisions pour 1972 et 1982, selon les niveaux d'activité	49
TABLEAU 4:	Distribution théorique des effectifs de main-d'oeuvre des Iles et des salaires moyens et totaux prévus pour 1971, par niveau d'activité	54
TABLEAU 5:	Projection de l'évolution de la flotte des Iles, de 1967 à 1971 incl. selon les classes de bateaux	59
TABLEAU 6:	Opération de la flotte des Iles en 1971 (schéma théorique) par classe de bateaux, le nombre, l'équipage moyen et total, les prises moyennes totales et par homme	60
TABLEAU 7:	Flotte de pêche des Iles-de-la-Madeleine: effectifs actuels, effectifs nouveaux, flotte à la fin de 1971	80
TABLEAU 8:	Cédule de mise en opération (début de la pêche) des nouvelles unités, Iles-de-la-Madeleine	83

TABLEAU 9:	Coût moyen de construction de divers types de chalutiers	85
TABLEAU 10:	Coûts totaux de construction pour le développement de la flotte des Iles, de 1968 à 1971 inclusivement	86
TABLEAU 11:	Répartition des coûts de construction entre les gouvernements et les propriétaires, 1968-1971	87
TABLEAU 12:	Distribution théorique des revenus bruts annuels prévus des nouvelles unités de la flotte des Iles-de-la-Madeleine, par classe, en 1971	88
TABLEAU 13:	Sources de financement	104
TABLEAU 14:	Modalités du remboursement annuel	106
TABLEAU 15:	Classes de prêts, taux moyen du remboursement au gouvernement, remboursement annuel requis et valeur minimum des prêts nécessaires	107
TABLEAU 16:	Montant moyen, total et cumulatif de la prime proposée et son effet sur le revenu du pêcheur, selon certaines classes de prises	112
TABLEAU 17:	Distribution des bateaux de pêche côtière des Iles, selon le volume des prises réalisées, en espèces de fond, après le 1er juillet, en 1965, en tenant compte de la localisation des pêcheurs	116

TABLEAU 18: Distribution des unités de production, selon le type de production et le mode de gestion, Iles-de-la-Madeleine, 1965 121

TABLEAU 19: Revenus et dépenses anticipés ainsi que subsides exigés pour certaines années d'opération 179

TABLEAU 20: Distribution des principaux coûts impliqués par la réalisation du plan des Iles, 1967-1972 217